

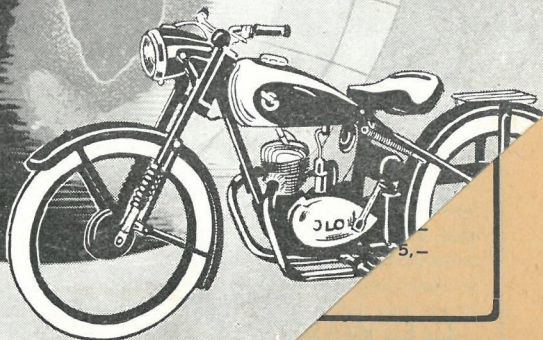
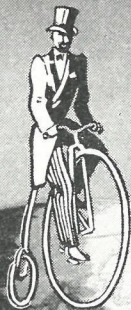
NR. 3 - 5. ÅRG.

MARTS 1951

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT

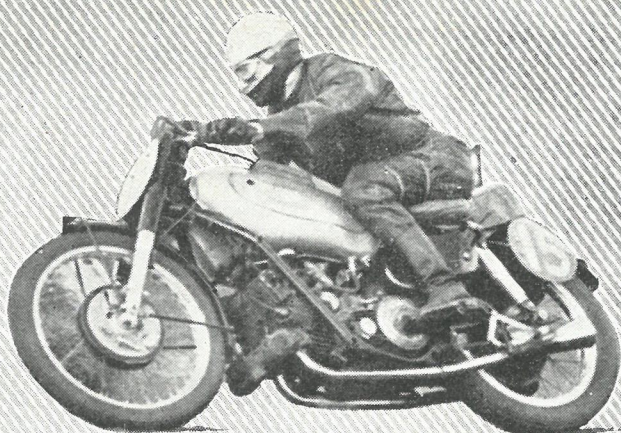
75 ÅR



g
GENERALREPRÆSENTANT
BOHNSTEDT-PETERSEN A/S
SUNDKROGSGADE 3,
KØBENHAVN Ø

Göricke

USSEN, ODENSE



DE VANDT PÅ MOBILOIL I 1950

ISLE OF MAN „TT“

Clubman's 1000 ccm: 1. A. Philip—Vincent
Clubman's 250 ccm: 1. F. Fletcher—Excelsior

2. A. J. Wellstead—Triumph

ULSTER GRAND PRIX 250 ccm

1. M. Cann—Moto-Guzzi. 3. W. Billington—Moto-Guzzi
INTERNATIONAL SIX DAYS' TRIAL Fabrikshold
A.J.S. Triumph

Viney, Wortley, Burnard Alves, Geymer, Hammond

SCOTTISH SIX DAY'S TRIAL

Bedste solorytter: L. A. Ratcliffe—Matchless
Bedste 251—350 ccm: L. A. Ratcliffe—Matchless

Bedste over 350 ccm: P. H. Alves—Triumph

A.C.U. INTERNATIONAL LANDEVEJSLØB

Daily Expr. Trophy: 1. M. Cann—Moto-Guzzi. 3. R. H.
Dale—Norton. 350 ccm: 1. E. J. Friend—A.J.S.
250 ccm: 1. M. Cann—Moto-Guzzi

B.M.C.R.C. „HUTCHINSON“ MEETING

50 mile 350 ccm race: 1. R. L. Graham—A.J.S.

SCARBOROUGH LANDEVEJSLØB

250 ccm: 1. M. Cann—Moto-Guzzi

R.A.C. INTERNATIONAL T.T.

1500 ccm: 1. R. W. Jacobs—M.G.

B.A.R.C. GOODWOOD

Easter 500 ccm race: 1. Curly Dryden—Cooper Norton.

Whitsun 500 ccm Internat. Trophy race: Curly Dryden

—Cooper Norton. September 500 ccm

race: Curly Dryden—Cooper Norton.

Handicap: 1. G. S. Shillito

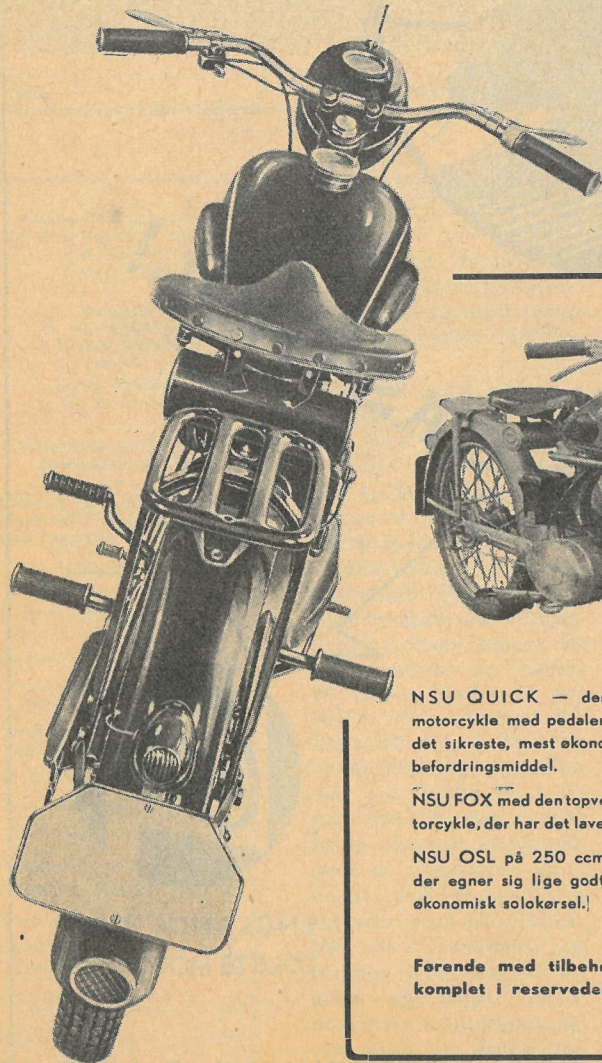
—Riley.

I et krævende løb skal olien både smøre og køle de enkelte dele, og i den daglige kørsel skal olien frem for alt sikre motoren en lang levetid. — Disse egenskaber har gjort Mobiloil til verdens mest solgte motorolie.

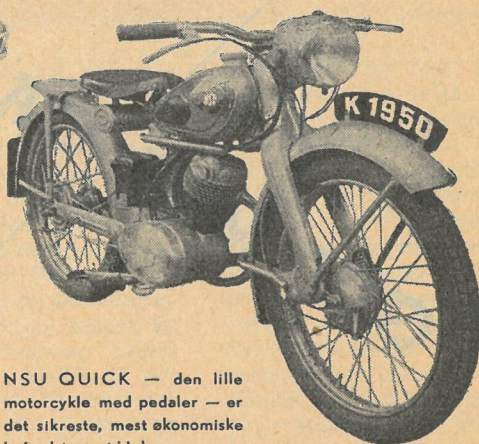
MOBIL OIL COMPANY

smøreoliespecialister





NSU-FOX



NSU QUICK — den lille motorcykle med pedaler — er det sikreste, mest økonomiske befordringsmiddel.

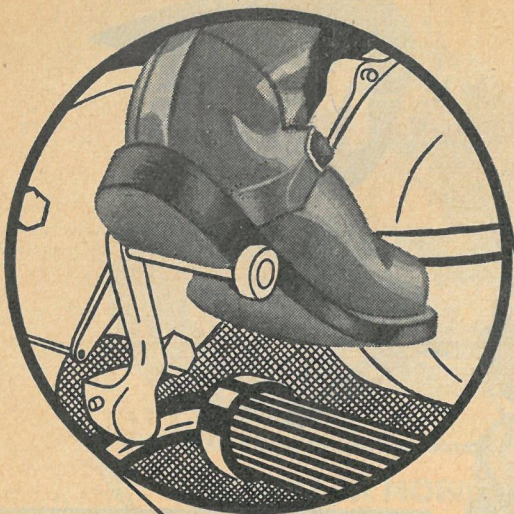
NSU FOX med den topventilede motor på 6 hk er den motorcykle, der har det laveste benzinförbruk (60 km pr. ltr.)

NSU OSL på 250 ccm er den store, robuste maskine, der egner sig lige godt til varetransport som til hurtig, økonomisk solokørsel.

Priser:

	NSU Quick	Kr. 1250,-
Førende med tilbehør	NSU Fox	» 1890,-
komplet i reservedele	NSU OSL	» 2675,-

GENERALREPRÆSENTANT FRED. RASMUSSEN, ODENSE



LET START!

GIV MIG CASTROL!



ENGLANDS MEST
SOLGTE MOTOROLIE

C. C. WAKEFIELD & CO. A/s . KØBENHAVN K. C. 14075

SKANDINAVISK MOTOR Journal

5. ÅRG.

15. MARTS 1951

NR. 3

Redaktion og ekspedition:
L.I. Kongensgade 43, Kbh. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Redaktion:
O. Ahlmann-Ohlson
Mogens Dankier
(ansv.)

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Årsabonnement kr. 12,00
Løssalgpris kr. 1,25

Eftertryk af bladets artikler og
gengivelse af illustrationer må
ikke finde sted uden tilladelse

Bølgerne går højt i Hillerød	103
Ferdinand Porsche	106
Erindringer fra min racerdagbog	112
Vespa sætter ny verdensrekord	119
Vi prøvekører Aero Minor	120
Bosch elektriske anlæg I.	126
Klar til start	133
Mecanicus giver gode råd ..	139
Teknisk brevkasse	141
Stort og småt	143
Automobilløbene i Argentina	144
International motorcykleudstilling i Forum	145
Æbelø motorclub	146
Studebaker præsenterer ny Champion V 8 motor	147
Løbskalender	148

BØLGERNE GÅR HØJT I HILLERØD

I Hillerød går bølgerne højt, og dønningerne har nået hovedstadspresen i form af noget smudsig vand i ellers rene kanaler.

Sagen er den, at man i Hillerød har fundet en plet jord på et velegnet sted og i smukke omgivelser, og her agter man at opføre et stadion til atletik og anden idræt. Så har Frederiksborg og Omegns Motorklub foreslået, at man ved dette stadions anlæggelse tager hensyn til motorsporten og indretter banen således, at den tillige kan anvendes til motorløb. Nu er det jo en kendt sag, at et stadion ikke kan betale sig i sig selv, hvad der for så vidt heller ikke er meningen, men en motorbane vil i nogen grad kunne klare sig selv rent økonomisk. Når man kombinerer et stadion med en motorbane, vil begge parter have gavn af de økonomiske goder, og motorsportens folk får lejlighed til at dyrke deres sport. Et hvilket som helst sogneråd, der står foran opfø-

relsen af et stadion, vil derfor skæve til de penge, som motorsporten kan tilbyde, men — så kommer det store men — hvad vil folk sige?

Ja, hvad siger folk? De protesterer mod at få en motorbane lige i nærheden af Frederiksborg slot og endda på en af de mest idylliske pletter i Nordsjælland. Vi har ikke endnu været i stand til at konstatere, om denne klage må anses for at være berettiget, blot mener vi at kunne konstatere, at når man alligevel anlægger et stadion, må det vel være på et sted, hvor de ydre anlæg ikke skæmmes naturen, og tilbage bliver da kun, om motorlarmen vil være generende i de måske 6×2 timer om året. Da vi ikke har haft prøvemaskiner på stedet og ikke har bevæget os rundt i omegnen for at konstatere motorstøjens styrke, afholder vi os fra på nogen måde at dømme i denne sag, da vi lider af en mani for grundlig saglighed på dette blad.

Det er heller ikke så me-

get bølgerne i Hillerød, der interesserer os, det er dønningerne i København, nærmere betegnet redaktør Anker Kirkebys artikel i *Politiken* den 23. februar. Det er længe siden, et stykke journalistik har skuffet os i den grad, netop fordi Anker Kirkebys navn stod under artiklen. Denne journalist, som vi altid har betragtet som en af vort lands førende skribenter, har efter vor mening altid været journalist i dette ords bedste betydning, fordi han satte sig grundigt ind i det stof, han behandlede, og kun skrev, fordi han havde noget på sinde og ikke blot for at skrive. I sin artikel »Slots-parksidyl eller dirt-track« vælter Anker Kirkeby sig imidlertid ud i selvmødsigelser og påstande, som han vil få vanskeligheder ved at udrede, hvis han vil forsøge på det. Anker Kirkeby indleder: *Et par gange om året rykker spekulanter og vandaler frem til angreb på vort lands yndige naturidyller i håb om gevinst. Lad os aldrig blive trætte af at standse deres ødelæggelsesværk. Længere fremme i artiklen hedder det: I dag lister vandalerne sig i gedulghed frem på ny. Denne gang har de fået kig på en mark ude i Hillerød bag ved indelukket. Her ligger Frederik II's røde badstue på de grønne enge, her findes dybe skovarealer, hvide broer spejler sig i de stille kanaler, dyrene fra Grib skov vover sig herind, fuglene har her fundet en fredfyldt plet — og nu vil man i læ af indelukket anlægge en dirt-track-bane med dens hvæ-*

sende helvedes-larm og stinkende udblæsning, med iskageboder og øltelte! Ja, det lyder jo ikke så godt — efter den beskrivelse kunne man jo næsten lige så godt køre dirt-track i selve slotsgården, og man kvier sig ved at tro, at nogen motorsportsmand kan billige et sådant overgreb mod naturen, men der må vel være en forklaring. Anker Kirkeby giver selv forklaringen: Imellem indelukket og Sel-skov har slotssognet fundet en smuk plet jord, hvor man vil anlægge et sportsstadion til fodboldkampe og idræt. Dette er jo kun påskønnelsesværdigt. Men nu har motorsportsfolkene fået den idé, at atletikbanen på sommersøndage uden større bekostning kan anvendes til dirt-track, og her rejser naturligvis både Hillerød by og omegnens befolkning sig i protest.

Ifølge Anker Kirkebys udsagn er vandalerne ude efter at ødelægge et skønt naturareal ved at anlægge en dirt-track bane. Længere nede er det slotssognet, der på selv samme plet anlægger et stadion, og det er kun påskønnelsesværdigt. Så viser det sig, at motorsportsfolkene blot agter at benytte det i forvejen eksisterende anlæg, og den tanke er ikke til at holde ud. Hvis det er ølteltene, der virker afskrækkende, så kan vi meddele hr. Kirkeby, at sådanne telte ikke findes på nogen af de motorbaner, der har været benyttet i Københavns omegn, og vi for vor del har kun set restaurationstelte til sådanne motorsportsstæv-

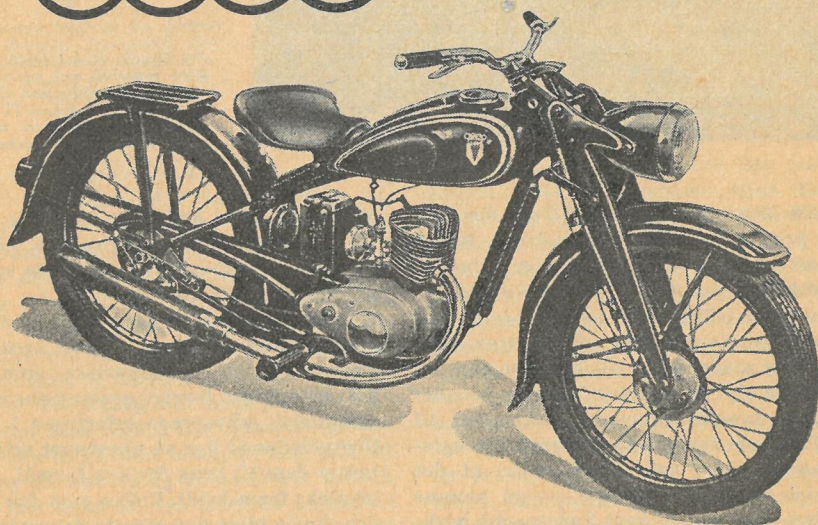
ner, der blev afholdt langt fra alfar vej. Den stinkende udblæsning kan sjældent lugtes på de bageste tilskuerrækker, så det er vel nok til at udholde. Tilbage er så helvedes-larmen i de 2×6 timer om året. Hvis der herskede en smule forståelse parterne imellem, kunne man vel nok finde passende lyd-dæmpere, der nedsatte støjen til et minimum, og man kunne vel så bære over med resten. Anker Kirkeby går ud fra, at løbene skal køres på de 6 bedste sommersøndage i sæsonen, men har han undersøgt dette spørgsmål? Mon det ville være klogt for motorsportsfolkene at arrangere løb på de søndage, hvor man erfaringsmæssigt ved, at publikum foretrækker stranden? Nej, det hele er et stykke godtkøbsjournalistik, i hvilket man ikke har gjort sig den ulejlighed at undersøge noget som helst, blot er det behageligst at være fri for en motorbane på det pågældende sted, og så stempler man motorsportsfolkene som vandaler og profitjægere, der vil slå øltelte op i slotsparken. Samtidig er man i gang med at samle underskrifter til en protest mod projektets gennemførelse. Det bliver sikkert heller ikke vanskeligt i en tid, da man den ene dag kan få folk til at skrive under på den berømte Stockholms appel, og den næste dag få de samme mennesker til at skrive under på en liste, der stempler Stockholms appellen som bluff. Man skriver under på hvad som helst og når

Blad venligst frem til side 122



RT 125

**På lager
til omg. levering!**



Rigtig brug af indkøbstilladelse

er køb af en **DKW**

den passer for enhver
og så er den *billigere!*

Kr. 1665.-

excl. oms.afg.

Import og montagefabrik:

BOHNSTEDT PETERSEN A/S

Sundkrogsgade 3, København Ø
Central 9972

Detailsalg og udstillingslokale:

AUTOROPA A/S

Kr. Bernikowsgade 2, København K
Central 12018 - 12846



FERDINAND PORSCHE

Af civilingeniør

O. AHLMANN-OHLSSEN



En kortfattet oversigt over
den store konstruktørs liv
og arbejde

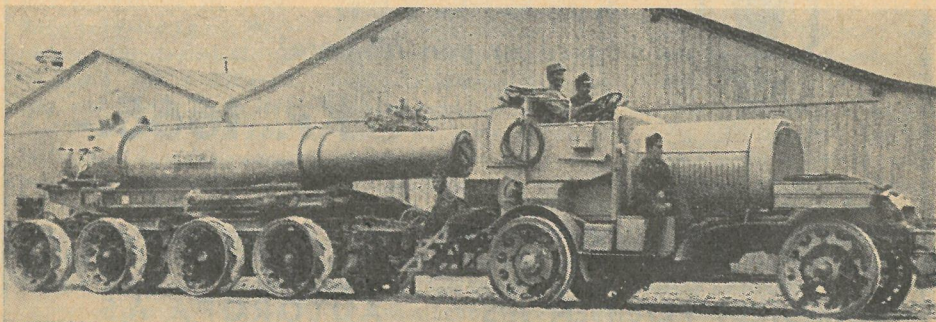


Dr. Porsche (t. h.) fulgte altid de store motorløb med interesse. Her ses han i samtale med Caracciola (t. v.) og Ernst Henne (i midten). Billedet er taget under sidste års tyske Grand Prix på Nürburgring.

Hele den tekniske udvikling, der har præget det sidste århundrede, hviler på anvendelsen af det stadigt stigende kendskab til en række, en gang givne naturlove, og teknikerens opgave består i at retlede kræfternes frie spil i naturen på en sådan måde, at de — indenfor den begrænsede del af naturen, der er menneskets virksomhedsområde — kommer til at tjene vore formål på den mest hensigtsmæssige måde. Erfaringen viser, at det teknisk skabende arbejde — på samme måde som f. eks. al rent kunstnerisk virksomhed — på overbevisende måde fremhæver forskellen mellem de fra fødslen særligt udstyrede individer, der ved deres intuitive overblik over en rigdom af detaljer parret med fantasi og handlekraft

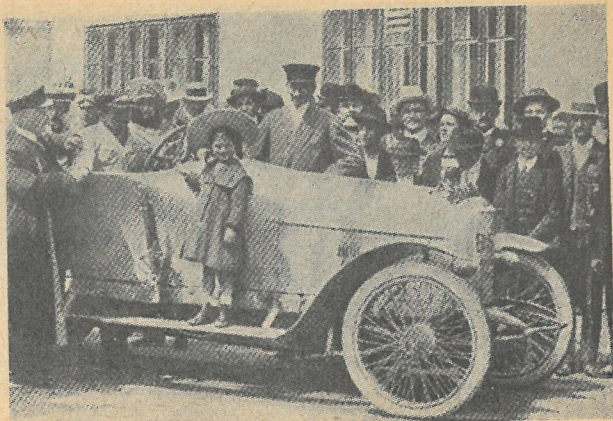
bliver skabende ånder, og det store flertal af større og mindre begavelse, som på forhånd er henvist til at optræde som reproducerende talenter.

Indenfor alle teknikens områder træffer man i tidens løb disse — ofte næsten renaissanceagtige — skikkelser, som uden besvær optager forrige generationers majsommeligt erhvervede erfaringer i sig og tilsyneladende lige så ubesværet atter omsætter dem til brug for nye formål, altså i tekniske fremskridt. Rollen som den mand, der skulle blive den største drivende kraft i det sidste halve århundredes udvikling af automobiltekniken, tilfaldt østrigeren Ferdinand Porsche, en mand, hvis personlige beskedenhed bevirkede, at han i langt den største del af sit liv var ukendt af den



Benzin-elektrisk påhængsvogn af fabrikat Lohner Porsche, som blev fremstillet til den østrigske hær umiddelbart inden den første verdenskrig. Traktoren rummer benzinator og dynamo, medens elektromotorerne er indbygget i vogntogets enkelte hjul, idet et kabel fører strømmen fra traktoren til påhængsvognen, der bærer en svær kanon.

Porsche ved rattet af den berømte Austro-Daimler, Alpe-model, efter at han i 1910 havde vundet Prins-Henrich pokalen for sin 1. plads i det meget krævende 7-dages bjergløb.



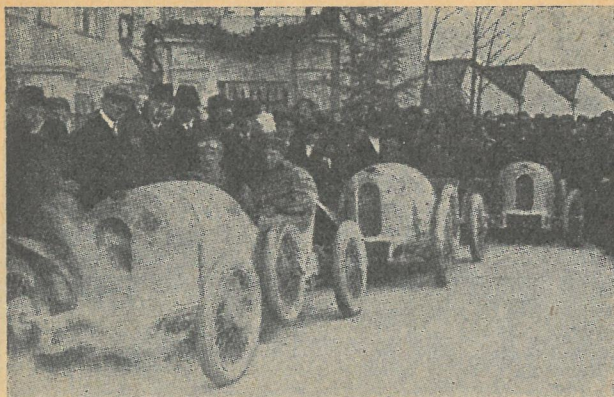
store offentlighed, og som nu — efter sin død — bør mindes for sin utrættelige, ubænbrydende virksomhed.

Porsche blev født i Maffersdorf i Bayern den 3. september 1875 og kom allerede som dreng i lære i sin fars maskinværksted, hvor han — lige fra den første dag — demonstrerede sin evne og vilje til gennem kritisk sans og teknisk fantasi at forbedre enhver indretning, der kom på hans vej. Faderen blev hurtig klar over, at sønnen ikke skulle gå som landsbysmed hele sit liv, og da han 18 år gammel var udlært, blev han sendt til den tekniske højskole i Wien, hvor han i løbet af 4 år opsugede den viden, der skulle danne grundlaget for hans senere virksomhed. I 1897 blev han ansat som leder af forsøgslaboratoriet på et af byens elektricitetsværker, og i løbet af de næste 3 år kastede han sig over udviklingen af elektriske automobiler. I begyndelsen tænkte han — i overensstemmelse med elektricitetsværkets interesser — kun på vogne til akkumulator-drift, men han blev hurtig klar over, at disse køretøjers begrænsede aktionsradius og store egenvægt ville stille sig hindrende i vejen for deres udstrakte anvendelse i fremtiden, og han begyndte derfor snart at ombygge et af sine forsøgs-køretøjer således, at strømmen til driftsmotorerne blev leveret af en i vognen indbygget dynamo, der blev trukket af en benzinmotor.

Herved havde han skabt den benzinelektriske vogn, der naturligvis var gearløs, og som udmærkede sig dels ved den af Porsche opfundne spændingsregulering af dynamoen og dels ved konstruktionen af

de anvendte elektromotorer, der var indbygget i samtlige vognens hjul. Vognen vakte stor opmærksomhed på verdensudstillingen i Paris i året 1900 og blev af mange betragtet som en opfindelse, der med et slag havde løst automobilets transmissionsproblem på endelig måde. Porsche selv var dog godt klar over, at princippet anvendelse i første række havde betydning for den svære godstransport, og han fortsatte — også efter at han i 1901 var blevet overingeniør på Austro-Daimler fabriken i Wien — fremstillingen af svære lastvogne med påhængsvogne og elektrisk træk på alle vogntogets hjul. De største køretøjer, som fremstillede i denne periode, var en række vogntog, som blev benyttet af den østrigske hær under den første verdenskrig til transport af svære kanoner og den tilhørende ammunition — disse vogne udmærkede sig i første række ved en hidtil ukendt bevægelighed i terrænet takket være den omstændighed, at trækket overførtes til alle vogntogets hjul. Porsche byggede endvidere en række af de første tyske trolleybusser med motorerne indbygget i hjulene.

For Austro-Daimler konstruerede Porsche en lang række personvogne, og her kom mesterens sans for konstruktiv harmoni for første gang til fuld udfoldelse i de berømte Alpe-modeller, som i 1910 og 1914 — begge gange med konstruktøren ved rattet — sejrede overlegent i Prins-Heinrich-løbet, der — i lighed med vore dages Alpe-løb — kørtes i løbet af 7 dage over en sammenlagt distance på 2364 km. Egenvægten for disse åbne, 4-personers



Austro-Daimler's 2-sædede racere med en topventilet, kompressorløs motor på 1889 ccm er her fotograferet ved deres hjemkomst til fabrikken, efter at de havde besat 1., 2. og 3. pladsen i Targa Florio på Sicilien.

vogne androg kun 710 kg, og den sideventilede, 4-cylindrede motor på 1555 ccm udviklede 27 hk, hvilket i forbindelse med den ret smalle udførelse af karosseriet gav en tophastighed på omkring 100 km/t. Det er tankevækkende, at praktisk talt de samme præstationstal gælder for den tyske folkevogn, som Porsche konstruerede omtrent 40 år senere. De vogne, der vandt Alpe-løbet i 1914, havde en forstørret motor på 3560 ccm, og de udviklede omkring 50 hk, hvilket gav dem en tophastighed på 140 km/t.

Efter afslutningen af den første verdenskrig gik der næsten 3 år, før de internationale automobiløb blev taget op igen, og det siger sig selv, at også Porsche's firma ville lege med i den europæiske grand prix sport. Man konstruerede og byggede en række 2-sædede racere med en topventilet, 6-cylindret motor på 1889 ccm, der udviklede 72 hk ved 4000 omdr./min., og med tre af disse vogne besatte man overlegent 1., 2. og 3. pladsen i datidens hårdeste løb, Targa Florio, på Sicilien.

I 1923 skiltes Porsche fra det firma, på hvis udvikling han havde haft så afgørende indflydelse, og blev ansat som overingeniør hos Mercedes i Untertürkheim. En af hans første opgaver blev her udviklingen af de kompressormotorer, der skulle komme til at danne grundlaget for alle Mercedes fabrikernes senere racerkonstruktioner. Den første kompressormotor (den oprindelige type »K«), af hvilken der er vist et delvist snit, havde en lodretstående Roots-blæser anbragt forrest på motoren, og den trykkede den rene ind-

sugningsslugt gennem karburatoren, hvilket gav en kraftig, kunstig forstøvning af det anvendte motorbrændsel. Anbringelsen af blæseren skyldtes hensynet til starthåndtaget, og trækket fra krumtapakslen til blæserens ene aksel skete gennem koniske tandhjul, der gav et blæseromdrejningstal på 2,5 gange motorens. Da kompressoren kun var tænkt som et middel til at opnå en kortvarig maksimalydelse af motoren under acceleration, var kompressortrækket forsynet med den viste lamelkobling, der blev aktiveret, når gaspedalen blev trådt i bund. Motoren, der havde et slagvolumen på 6225 ccm, udviklede 100 hk ved 2800 omdr./min. uden kompressor og 140 hk med blæseren i gang. Vognen vejede med normalt, åbent 5-personers karosseri ca. 2100 kg, og tophastigheden var 155 km/t.

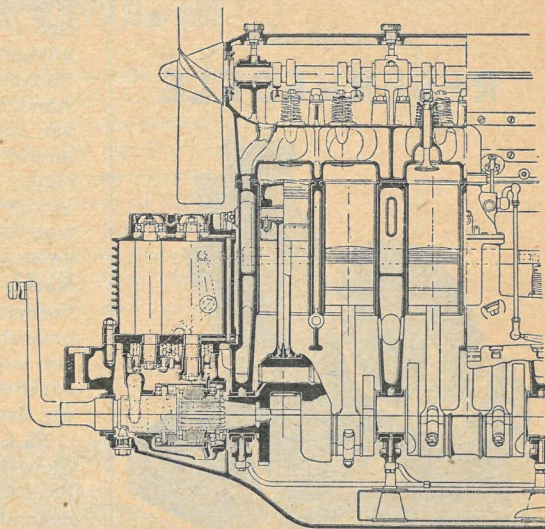
Med denne sin første kompressorkonstruktion havde Porsche skabt den første europæiske sportsvogn med samme køreegenskaber som samtidens hurtigste grand prix racere, og havde dermed skabt en tradition for de meget store sportsvogne, som f. eks. blev taget op af Bentley i England. Med hensyn til internationale aftaler om en grand prix formel var perioden indtil 1929, da Porsche atter forlod Mercedes, særdeles forvirret — man havde faktisk ingen faste regler at gå efter, og resultatet blev da, at Mercedes kunne deltage med K-modellen i fabrikens standardudførelse og sikre sig en lang række sejre ved den gamle kører Christian Werner og den nyopdannede stjerne Caracciola.

Medens Porsche var hos Mercedes, konstruerede han også — dels på grundlag af

et af sine egne patenter fra 1909 og dels i samarbejde med professor Rumpler — den første »strømliniede« sportsvogn med hækmotor. På denne model anvendte Mercedes for første gang den pendulophængning af de uafhængigt affjedrede baghjul, som endnu i dag er en fast bestanddel af enhver af fabrikens standardkonstruktioner, og han gav stødet til den udvikling af de uafhængige forhjulsophængninger, som hører til Mercedes fabrikernes pionerbedrifter.

direkte forløber for den luftkølede folkevognsmotor. Tiderne var imidlertid ikke gode for den europæiske automobilindustri, og Porsche havde sikkert mere tid til sin rådighed, end han i almindelighed brød sig om. Han virkede i en kortere periode som professor ved den tekniske højskole i Wien, men samtidig satte han sig for — rent og skært for sin egen fornøjelse — at konstruere en Grand Prix racer, ved hvilken man havde taget alle teknikens foreliggende muligheder i anvendelse. Re-

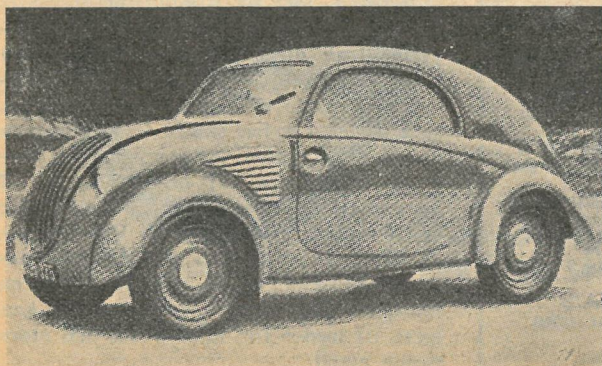
Længdesnit gennem Porsche's første kompressormotor, Mercedes type „K“, der med et slagvolumen på 6225 ccm udviklede 100 og 140 hk henholdsvis uden og med kompressoren i virksomhed. Den lodretstående Roots-blæser trækkes gennem en lamelkobling på krumtapakslens forreste ende og et sæt koniske tandhjul. I koblingshuset er indbygget en lille lamelbremse, som hurtigt bringer kompressoren i ro, når man slipper lidt på gaspedalen.



I 1929 var Porsche en kort periode ansat hos Steyr, hvor han arbejdede med på projektet til den 4-cylindrede, vandkølede boksermotor, der senere kom til anvendelse i Steyr's berømte strømlinievogn fra 1934, og som i mange henseender er en

sultatet blev den 16-cylindrede P-racer, der senere — efter 1934 — jævnsides med Mercedes racerne skulle gøre Auto-Union's navn berømt på de europæiske baner.

Slutstenen på Porsche's karriere som automobilkonstruktør blev udviklingen af



Den lille Steyr på 1000 ccm fra 1934. Den er forsynet med en vandkølet boksermotor, der er anbragt helt foran forakslen, men kan iøvrigt ud fra den totale opbygning og sine driftsegenskaber betegnes som en af Porsche's forstudier til den senere folkevogn.

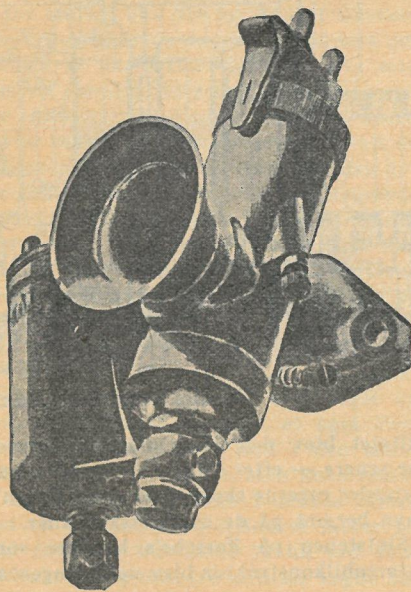
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

Nørrevold 9, København K., C. 4195 og 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

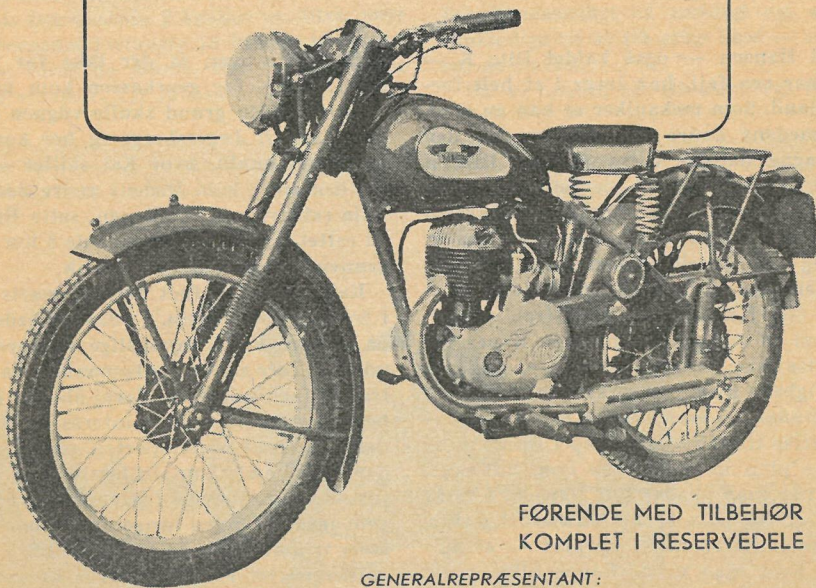
Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

den tyske folkevogn, der i et og alt må ses som et udtryk for den mægtige sum af erfaring, han i årenes løb havde indsamlet om emnet. Såvel ved sine resulterende egenskaber som ved den omtanke, der er nedlagt i udformningen af de mindste enkeltheder, står denne konstruktion i dag som det ypperste udtryk for automobilteknikens formåen. Til trods for sit eminente overblik var Porsche frem for nogen detaljlernes mand. Ingen enkelthed ved køretøjet var så ringe, at den ikke krævede den yderste omhu ved planlægningen, og utallige er de patenter, han i årenes løb har udtaget på enkeltheder eller konstruktionsprincipper, som hver for sig kunne synes uden større interesse, men som alle var led i en større plan, der må bedømmes efter det endelige resultat. Som et eksempel på en sådan detailkonstruktion må nævnes den parallelle forhjulsophængning med torsionsfjedre, der første gang blev anvendt på Auto-Union raceren, senere af Mathis i Frankrig og nu sidst på folkevognen. Her er tale om en korrekt, gennemarbejdet konstruktion, som netop ved sin overbevisende simpelhed vidner om kvaliteten af det arbejde, der er gået forud for dens tilblivelse.

Da krigen brød ud i 1939, havde Porsche planerne færdige til en vogn, der skulle bruges til et angreb på den absolutte verdensrekord for automobiler. Vognen blev faktisk også bygget (hos Mercedes) og fundet af englænderne efter kapitulationen. Continental havde fremstillet dækkene, og en nøgtern undersøgelse af køretøjet indicerer, at en tophastighed på omkring 800 km/t i hvert fald lå indenfor mulighedernes grænse. Vognen var — som alle Porsche's konstruktioner — meget simpel i sin indretning, idet en almindelig Mercedes flyvemotor gennem en simpel Torque-Converter trak direkte (uden differentiale) på de fire baghjul. Karosseriet var forsynet med korte »bæreplaner« på siderne, som under kørslen skulle trykke vognen ned mod vejbanen, ligesom den var forsynet med store luft-bremseklapper af hensyn til den begrænsede distance, der er til rådighed på saltsøen i Utah. Nu — da Mercedes atter deltager i den internationale automobilsport — er der måske en mulighed for, at også dette projekt kan blive til hæder for mindet om den store gamle mand.

Den berømte **JAMES**

er den mest efterspurgt engelske letvægter verden over, fordi James „ligger på vejen“ som ingen anden maskine af denne størrelse, og så er den billig trods sine mange enestående fordele. Model Cadet de Luxe på 125 ccm koster kr. **1750,-** excl. omsætningsafgift og model Captain de Luxe på 200 ccm koster kr. **1890,-** og kr **1990,-** med fjedrende bagstel excl. omsætningsafgift.



FØRENDE MED TILBEHØR
KOMPLET I RESERVEDELE

GENERALREPRÆSENTANT:

FRED. RASMUSSEN . ODENSE



Erindringer fra min Racerdagbog

KØBENHAVNS MAGISTRAT,
1. Afdeling.

København, den 14. Juli 1926.

I Anledning af Deres Forespørgsel i Skrivelse af 30. f. M. skal man herved meddele, at Magistraten ikke ser sig i Stand til at meddele den af Dem ønskede Tilladelse til at køre op i Rundetaarn med Automobil.

Ryberg

Joh. Hansen

Til

HR. K. HANSEN.

DA KAI HANSEN DELTOG I VERDENS FØRSTE VINTER GRAND PRIX

Kai Hansen — også kaldet lille K — har een fejl, han lever i et helt forkert land. Som mekaniker er han en ener, for medens andre må reparere på den medtagne danske vognpark, går lille K stille og roligt på sit værksted og kæler for motorer til Alfa Romeo og Bugatti. Det varer måske 3 måneder, før han er færdig med arbejdet, men så er det også i orden. Kai Hansen er i besiddelse af et brev fra Københavns magistrat, underskrevet af afdøde borgmester Kaper, og af dette brev fremgår det med al ønskelig tydelighed, hvor snæversynede man er i kommunen — man nægter nemlig lille K tilladelse til at køre i bil op i Rundetaarn! Denne plan kunne måske lyde lidt søgt, men når man kender Kai Hansen, forstår man, at for ham er det en naturlig ting, eftersom det er noget uprøvet — et område, hvor man måtte kunne blive nogle erfaringer rigere.

Kai blev en gang alarmeret af en bekendt, hvis vogn havde låst sig fast i bakgear og nu stod ved hovedbanen i København. Kai så på vognen og blev

hurtig klar over, at der ikke var noget at stille op, før gearkassen kom ud. Af en eller anden grund skulle vognen absolut hjem til Jægersborg, og her kommer vi til det punkt, hvor Kai skiller sig ud fra den store hob. Medens andre dødelige ville rekvirere en kranvogn, satte Kai sig til rattet og bakkede vognen de 8 km hjem gennem byens gader og trafik.

Kai Hansen er født den 29. marts 1902 i Snesere ved Præstø. I 1926 startede han på motorcykle i forskellige landevejssløb uden at gøre sig særlig bemærket. Da dirt-track-banen ved Roskildevej åbnede i 1928 begyndte Kai Hansen at interessere sig for denne gren af motorsporten, og få måneder efter havde han sin første start på en tunet AJS. Allerede fra starten var han godt med, og inden længe kunne han fejre store triumfer, for året efter at blive Danmarksmester. På den tid fik Levison på Gl. Kongevej de første specielle dirt-track-maskiner hjem, to-cylindrede Douglas, der ikke havde meget til fælles med de krav, man stiller til en sprinter i dag. Kai kørte op foran Levisons forretning og forklarede

indehaveren, at han ønskede en ny Douglas, samt at han ville give sin AJS i bytte. Til held for Kai og uheld for Levison var det koldt og blæsende den dag, af hvilken grund Levison ikke brød sig om at forlade sin lune butik, så han indskrænkede sig til at vurdere AJS'en inde fra butikken. Efter sigende blev denne vurdering på 5 meters afstand årsag til en alvorlig økonomisk krise i Levisons forretning.

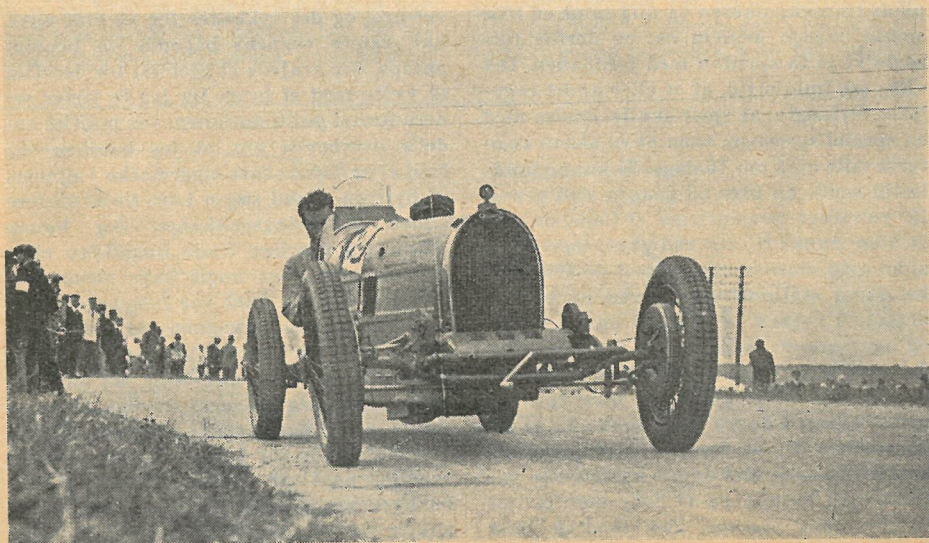
Det var imidlertid ikke alene motorcyklerne, der havde lille K's interesse. I 1927 blev han ansat hos Bugatti, hvor han tilbragte en meget lærerig tid. I 1930 købte han selv en 1½ liter Bugatti racer med kompressor, for med denne vogn at deltage i verdens første vinter Grand Prix på Rämensøen i Sverige. Under et af de hyggelige besøg på Kai's værksted beretter han om dette løb og om de besværligheder, der var forbundet med såvel turen til banen som selv løbet.

»Da jeg havde betalt Bugatti'en og tolden, havde jeg ikke mange penge tilbage, men jeg var indstillet på at placere mig godt i det løb. Bugatti's racervogne gik bedst på en specialsprit, og jeg havde samtidig med vognen fået 100 liter af denne sprit. Det kostede 3 kroner pr. liter, men toldvæsenet forlangte 18 kroner i told pr. liter, fordi de mente, det kunne bruges som vinsprit. En laboratorieundersøgelse

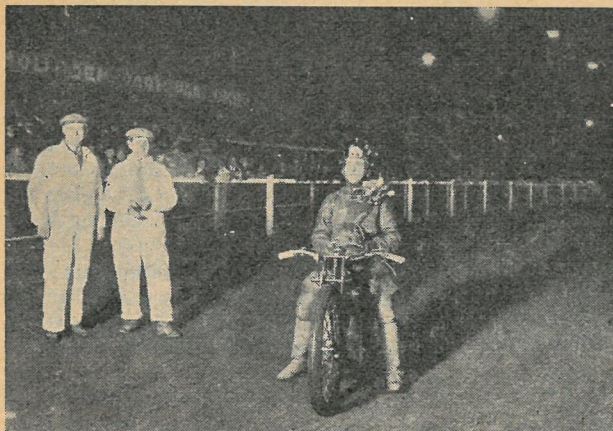
ville vare en måned, og da jeg skulle bruge brændstoffet ugen efter, var det selvfølgelig en håbløs historie. Da jeg skulle bruge samme sprit i Sverige, fortalte en speditør mig, at jeg bare skulle lade det gå til Hälsingborg, hvorefter jeg overlod den del af sagen til ham. Min mekaniker Axel Hansen og jeg riggede så vognen til, fyldte den op med halvt benzin og halvt benzol og startede. På falderebet blev vi nærmest påtvunget en fåreskindspels af en af vore venner, der forklarede os, at det kunne blive meget koldt i Midtsverige.

Som en betegnende optakt til denne tur startede vi i snestorm, og allerede på Lyngbyvejen havde vi vanskeligheder med tænderne, der blev sodet til. Vi holdt ind ved en havekoloni og skiftede rør, hvorefter vi lod motoren gå med næsten fulde omdrejninger for at varme den rigtigt op. Denne opvarmning var ikke helt lydløs, eftersom Bugatti'en kørte med fri udblæsning, og hidkaldt af støjen dukkede et mærkeligt kvindemenneske op midt i snestormen. Vi kunne forstå, at hun skældte os forfærdelig ud, men vi kunne ikke høre, hvad hun sagde. Axel begyndte at grine over hele hovedet, men det tog kvindemennesket så unådigt op, at hun skulle lige til at slå efter ham — men da var vi startet.

Da vi ankom til Hälsingborg, følte vi



Kai Hansen i sin Bugatti i Knuds Hoved løbet. Han opnåede i dette løb dagens hurtigste tid, men kunne ikke undgå sig arrangørernes vrede, fordi han havde glemt at tage styrhjelm på.



*Kai Hansen med den gyldne hjelm
på Roskildevejens dirt-trackbane.
Kai Hansen vandt den eftertragtede
hjelm til ejendom.*

en overvældende trang til at få noget at spise, men da vi holdt ind ved en restaurant, nåede vi ikke at komme ud af vognen, før en politibetjent havde fat i os. Han syntes ikke rigtig om fri udblæsning og tilkaldte den motorsagkyndige, der i egen person overvågede, at en lydpotte blev monteret på det nærmeste værksted. Nu skulle vi imidlertid have fat i spritten, der var ankommet til Hälsingborg. Jeg rystede og bævede, medens toldbetjenten regnede tolden ud, og jeg drog et lettelsens suk, da regningen lød på 6 øre pr. liter. Den lille Bugatti havde imidlertid kun plads til mekanikeren og mig samt en lille smule bagage mellem os, og derfor forsøgte vi at få spritten med jernbanen. Det viste sig imidlertid, at et eller andet regulativ forlangte, at sprit skulle sendes med en speciel syrevogn, samt at en sådan vogn først ville afgå om 10 dage. Vi kunne imidlertid sende en liter ad gangen som prøve. Et velvilligt benzinfirma stillede da 100 én-liter dunke til vor rådighed, men da vi ankom til stationen igen med de 100 dunke, skreg stationsforstanderen op om, at det var 1 — een — liter, vi kunne sende, og han stak en lang, svensk pegefinger op for øjnene af os, for derved at indprente os det tilladelige antal. Så blev spritten hældt tilbage i de tre store dunke, og vi fik en snedker til at fremstille en passende kasse. Dunkene blev lagt i kassen, der var foret med træuld, og vi drog derefter ud til Ramlösa station. Her modtog man fragtgodset, men mistænksomheden lurede i portørens øjne, da han hørte skvulpende

lyde fra kassens indre. Vi fortalte, at det var destilleret vand til køleren samt noget værktøj. Kassen kom endelig af sted som ilgods, og vi kørte videre.

Vi havde ikke lygter på Bugatti'en, og da vi nærmede os Örskellunga, var mørket ved at falde på. Ved indkørslen til byen holdt vi derfor øje med hver sin side af vejen for at finde et hotel. Vi havde god fart på, men opdagede alligevel hver sit hotel på hver sin side af vejen, men det var for sent, da jeg opdagede, at vejen endte i en tværgade. Jeg gjorde, hvad jeg kunne for at komme rundt om hjørnet til venstre, og det lykkedes for så vidt også, blot ramte vognens bagende en benzinpumpe, der svajede et øjeblik, for derefter at vælte med et brag. Da jeg to timer senere forlod politistationen, var politiet endelig overbevist om, at jeg hverken var fuld eller havde fået cigarettaske i øjnene, af hvilken grund sagen kom til at sortere under forsikringsselskabet. Jeg kunne imidlertid hverken finde Bugatti'en eller mekanikeren, men nogle unge mennesker fortalte mig, at Axel var hos lægen med en flækket læbe og vognen var hos mekaniker. Da jeg kom ind i værkstedet, arbejdede alle mand på min vogn, og mekanikeren faldt mig nærmest om halsen, samtidig med, at han fortalte mig, hvor dejligt det var, at jeg var kommet, at han havde arbejdet på Titan i København, og at København var byernes by. Axel var allerede ankommet, og han havde endda indtaget et større måltid som mekanikerens gæst. Også jeg blev beværtet på bedste måde.

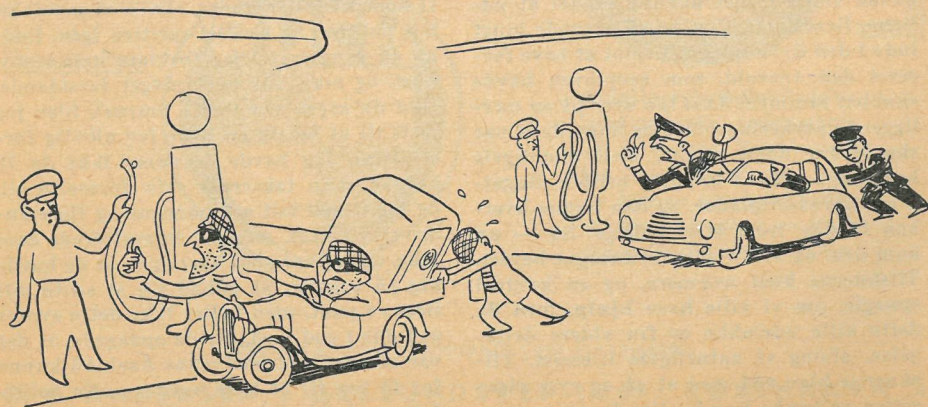
men jeg var lidt bekymret ved tanken om den regning, som uvægerligt måtte blive resultatet af flere svendes nat- og overarbejde. Kl. 4 næste eftermiddag var vognen klar, og med bævende hjerte bad jeg om regningen. Efter megen grunden kom mekanikeren frem til et beløb af 35 kroner — jeg var så lettet, at jeg næsten svævede ud i vognen.

Vi havde inden starten monteret et gammelt horn, men det varede ikke længe, før det svigtede totalt. Vi havde derfor de største vanskeligheder, når vi skulle overhale. Særlig var der en grå Chevrolet, som vi kørte bagved kilometer efter kilometer. Endelig slap vi forbi, og jeg må med skam bekende, at vi råbte de forfærdeligste ting til den tilsyneladende døde og blinde bilist. Som man råber i skoven, får man svar. Vejen gik op og ned ad bakke, og netop som vi med god fart kom op over en bakketop, holdt der på den anden side en mand med en hest og noget brænde. Han blokerede hele vejen, så der var ikke andet at gøre, end at tage turen ud i grøften. Da vi skældte ham ud på det forfærdeligste, vinkede han venligt til os og kørte videre. Vi holdt i høj sne og løftede på og masede med vognen uden resultat, da den grå Chevrolet holdt på vejen. Vi følte os ikke særlig godt tilmode, da en lille, men meget bred mand langsomt steg ud af vognen og kom hen til os. Han så et øjeblik på os, og uden at mæle et ord viftede han os til side og tog fat i vognen. Bid for bid løftede han den fri af sneen, og da vi atter

havde mulighed for at komme fri ved egen hjælp, steg han ind i sin vogn — stadig uden at mæle et ord — og ved tegn lod han os forstå, at vi hellere måtte køre først. Mærkelig mand.

Lørdag aften ankom vi til vort bestemmelsessted, Ludvicka, og her fik vi besked om at henvende os til politiet. Det viste sig, at det var spritten, det var galt med igen. Man havde tilbageholdt vor kasse i Ramlösa, da man gik ud fra, at det var smuglersprit. Vi forklarede, hvordan sagens rette sammenhæng var, og politimesteren skreg af grin, da han hørte, at det var motorsprit. Han kunne imidlertid ikke skaffe det frem til næste morgen, hvor løbet skulle starte, og vi måtte derfor på det lokale apotek skrabe 15 liter benzol sammen. Med en blanding bestående af 15 liter benzol og 85 liter benzin startede vi den følgende dag i det store vinter Grand Prix mod så stærke kørere som Caracciola og den finske mester Karl Ebb. På grund af de mange uheld var vi ikke kommet rettidigt frem til træningen, men da vi startede i række, og vi havde startnummer 21, mente vi, at de andre kunne vise os vejen. Først skulle vi to gange rundt på Rämensjön, derefter over en svellebro ind i skoven, videre ad krogede veje ud på Sällnäs-sjön og tilbage til Råmen. Hver omgang var på 50 km, og vi skulle køre 8 omgange.

Bugatti'en havde et herligt optræk, men som sprinterkører var jeg tilbøjelig til at give den lidt for megen gas i starten, af hvilken grund bagenden kom for meget i



Hurtigt — 15 liter!

skred. Resultatet blev, at jeg ramte et af de små grantræer, der skulle markere banen på isen, hvirvlede det op i luften og så det havne i en anden vogn.

Allerede på anden omgang lå jeg som nr. 8 eller 10. Bugatti'en gik fint på den mærkelige blanding, og jeg syntes selv, jeg havde gode kort på hånden, da jeg i det samme tørnede mod en anden vogn — hvis det ikke var den, der kørte mod mig. Der gik 7—8 egere i mit ene baghjul, men begge vogne kunne fortsætte.

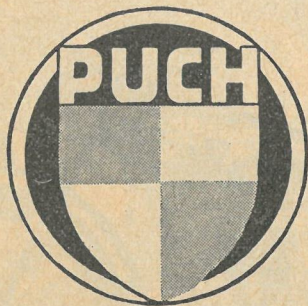
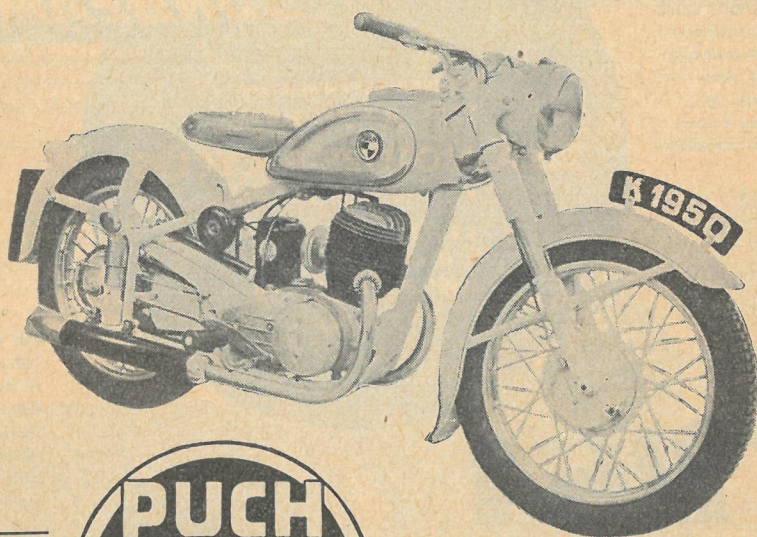
Da vi næste gang var på vej gennem skoven, opdagede jeg, at et sving nærmest var blokeret af fire andre vogne, der var skredet ud. Jeg snittede hjørnet så meget, jeg kunne, og vi klarede skærene, men senere ramte jeg en træstub med det ene forhjul, og inden jeg atter fik rigtig kontrol over vognen, slingrede vi ned ad vejen med det resultat, at Axel faldt ud, og baghjulet gik hen over hans ene ben. Jeg fik stablet ham ind i vognen igen, men det var ligesom om han ikke rigtig var ved bevidsthed, så jeg måtte holde ham om skulderen med den ene arm og køre med den anden. Han kom imidlertid snart til hæfterne igen, og det kvikkede ham op at høre, at vi lå som nr. 2 eller 3. Da vi kom ud på Sällnässjön, opdagede jeg Karl Ebb lige foran os, og så var vi klar over, at vi lå som nr. 2. På søen kunne vi køre, som vi ville, og snart lå vi på siden af finnen. Bugatti'en var altså den hurtigste, og jeg sad allerede og glædede mig til at komme først i land og overtage føringen. Ebb havde imidlertid trænet flittigt, og medens han havde den helt rigtige kurs mod vejen, havde vi en meget uheldig vinkel at udligne. Resultatet blev, at vi havnede langt inde i den dybe sne efter først at have forceret den snevold, som sneploven havde skubbet sammen. Axel løb over på en nærliggende parkeringsplads og huggede et par skovle fra nogle vogne, men uheldigvis kom hans skovl i klemme mellem Bugatti'ens karosseriplader, og han kunne hverken få den frem eller tilbage. Nå — ud kom den, og vi fortsatte rydningsarbejdet. Tilskuerne kom nærmere, og en kontrol spurgte, om vi ville have hjælp, men da dette ville udelukke os fra videre deltagelse, afslog vi naturligvis tilbudet. Tilskuerne blev ved med at gå og ryge cigaretter og banke hænder lige foran vognen. Det irriterede mig forfærdeligt, og det ærg-

rede mig, hver gang en vogn fo'r forbi ude på isen. Pludselig opdagede Axel, at tilskuerne havde trampet en vej ud til den rydede is, og nu gjaldt det blot om at få vognen op på »vejen«. Hurtigt smed vi fåreskindspelsen ind under baghjulene, og med et hvin fo'r vognen op på den faste sne. »Husk pelsen«, råbte jeg til Axel, som hurtigt rullede monstrum'et sammen, smed den ind på sæde og satte sig selv ovenpå. Vi startede igen, men vi havde ikke kørt længe, før Axel begyndte at klage over kulden. På grund af pelsen sad han nemlig $\frac{1}{2}$ meter over vindspejlet. »Smid den af ved depotet«, sagde jeg, og det gjorde han. Siden har vi aldrig set pelsen, som vi måtte betale med 75 kroner. Vi var blevet 40 minutter forsinket, og alt imedens var motoren blevet kold. Vi fik derfor en del kludder med tændrørene, som vi måtte udskifte flere gange.

Banen gik også gennem en lille by, og her var min brave mekaniker ved at blive sat i glas og ramme. I en kurve skulle jeg holde tæt inderbane for ikke at tage for megen hastighed, og det ville i praksis sige, at vi skulle så tæt til en husmur som muligt. Der var i og for sig ingen ben i at køre det sving, men netop som vi på den ene omgang skulle tæt forbi muren, blev et vindue åbnet med det resultat, at den forfulgte mekanikers styrthjelm blev slået bag i nakken på ham. Godt, at vinduet ikke sad lavere. Karl Ebb vandt løbet på 5 timer 28 min. 59,9 sek., medens vi blev nr. 7 i 6 timer 33 minutter.

Hjemturen forløb uden uheld, men da vi kom til Hälsingborg, skulle vi melde os hos politiet. Så var det spritten igen. Endnu en gang måtte jeg forklare hele historien, og man var også meget forstående, men da sagen var ført i journal, blev jeg nødt til at betale en bøde for ulovlig forsendelse. Jeg havde desværre ikke de 75 kroner, man takserede min forseelse til, og jeg tilbød mit armbåndsur og flere andre ting i pant, men det interesserede dem ikke, og jeg var godt klar over, at de havde kig på vognen. Så tilbød jeg at sætte mit licens i pant, men heller ikke dette syntes at falde i god jord, før de opdagede, at det var skrevet under af prins Axel. Så kunne jeg få lov til at køre, medens alle politifolkene bukkede gentagne gange for min ringe person.«

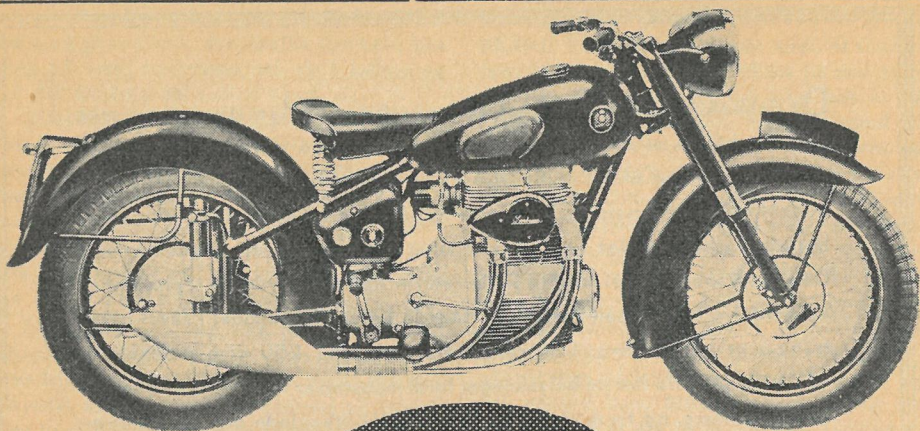
De dobbeltstemplede Puch-motorer er kraftige som firetaktsmotorer, men lette og billige at vedligeholde, fordi gasstrømmen dirigeres uden brug af ventiler. Ingen anden motortype er så slidstærk og holdbar som Puch's dobbeltstemplede motorer. Den sorte standardmodel er et uhyre økonomisk befordringsmiddel, der altid er startvillig og ikke kræver megen pasning. Den røde sportsmodel med to karburatorer kan tillige yde en tophastighed på 100 km/t og er således et enestående befordringsmiddel i såvel byens trafik som på langture. Den meget kraftige, gule 250 ccm model yder 12 hk og tåler de største belastninger fordi motoren er forsynet med olietryk-smøringsanlæg, og fordi stellet er opbygget af firkantede og runde stålrør.



Brug Deres indkøbstilladelse med omtanke - spørg nogle af de mange Puch-kørere om deres erfaringer, prøv en hvilken som helst anden maskine og prøv en Puch inden De bestemmer Dem.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

O. E. ANDERSEN . ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S



Den to cylindrede
Sunbeam med
overliggende knast-
aksel, kardantæk
og gummiophængt
motor er den
smukkeste og
fornemste motor-
cykle på markedet.

SUNBEAM

GENERALREPRÆSENTANT
FOR DANMARK:

B.S.A. MOTORS & CYCLES

VED H. V. HANSEN

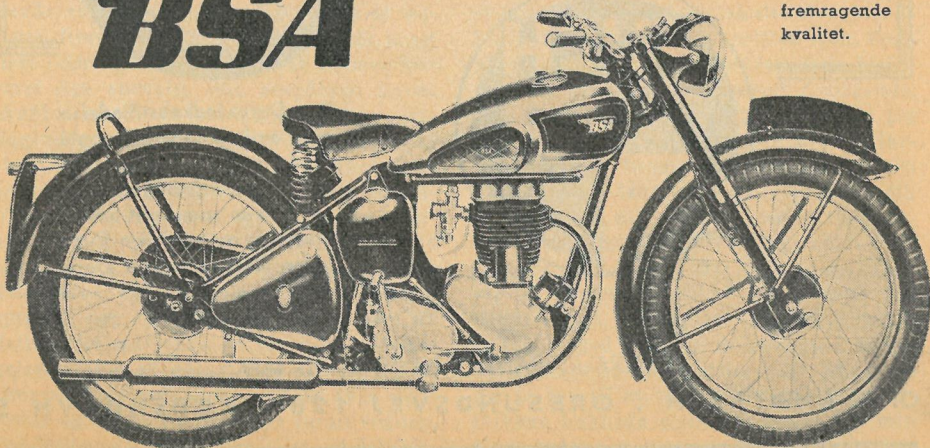
VESTERBROGADE 101

KØBENHAVN V

TELEFON VESTER 3187

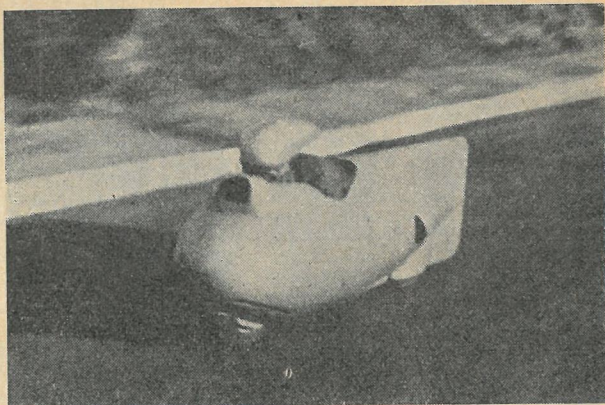
Fra den lille
125 ccm Bantam
til den store
650 ccm Golden
Flash er alle
modeller af
fremragende
kvalitet.

BSA

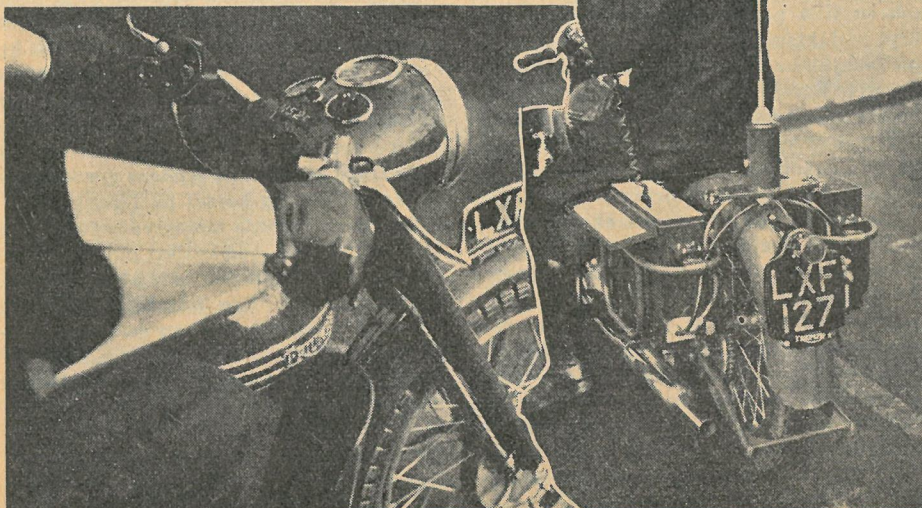


VESPA SÆTTER NY VERDENSREKORD

Den 9. februar satte Mazzoncini ny verdensrekord over en flyvende kilometer i 125 ccm klassen. Maskinen var en Vespa, der havde undergået forandringer indtil ukendelighed. Stellet er scooterens standardstel, d.v.s. en bærende konstruktion af presset plade, men motoren er en vandkølet, dobbeltstempelt specialmotor med $2 \times 42,9$ mm boring og 44 mm slaglængde. Kompressionsforholdet er 11:1, og med alkoholbrændstof er effekten ikke mindre end 18 hk, hvilket svarer til over 146 hk pr. liter slagvolumen — et anseeligt tal for en kompressorløs to-taktsmotor. Med denne maskine indkapslet i et strømlinieformet karosseri opnåede Mazzoncini en gennemsnitshastighed på 171 km/t ved kørsel i begge retninger. I den ene retning kørte maskinen 174,4 km/t. Maskinens vægt opgives til 93 kg. Den gamle rekord var på 161 km/t, og også denne blev sat af en scooter, nemlig Lambretta.



Det engelske politi har fået et antal motorcykler med radio. Køerne kan kaldes fra hovedkvarteret, som de også selv kan kalde under patruljetjenesten. På styrets venstre side er anbragt et kontrolapparat med en indbygget summer og en lampe. Når hovedkvarteret kalder en maskine, træder summeren i funktion, hvis motoren er standset, eller lampen lyser, når motoren går. Antennen er anbragt på bagskærmen og radiotelefonen i bagagekasser.





Den tjekkiske motorindustri har gjort sig bemærket ved særprægede og genemtænkte automobil- og motorcyklekonstruktioner, der først efter krigen har vundet rigtigt indpas på det danske marked.

Aero Minor danner ikke nogen undtagelse fra denne regel, idet der her er tale om en lille personvogn med en to-cylindret to-taktsmotor uden friløb, med drev på forhjulene og med et meget særpræget chassis. Karosseriet er udformet efter de bedste aerodynamiske principper, og skønt udstyret er sparsomt, er der tænkt på alle de små enkeltheder, der gør en vogn til et virkelig praktisk befordringsmiddel.

Chassiset er udformet som et centralrør. Baghjulene er ophængt ved hjælp af svingarme, der ligger parallelt med vognens længderetning således, at hjulene under affjedringsbevægelsen foretager en ren parallelbevægelse. Bagakslen er udformet som pendulaksler med glidemuffer, og det affjedrende element er en tværliggende bladfjeder, der ligger an mod glideklodser på bagakslerne. Fortil forgrener centralrøret sig i to U-profiler, der bærer motoren, styretøjet og forhjulsophængningen.

Forhjulsophængningen er ligeledes parallelført ved hjælp af en tværliggende bladfjeder og to triangulære arme, og da alle fire hjul således udfører parallelbevægelser, kan det ikke undgås, at vognen krænger en del, når man gennemkører skarpe kurver med god hastighed, eftersom krævningsakslen kommer til at ligge på vejbanen. Aero Minor er imidlertid meget let — egenvægten andrager 690 kg — og tyngdepunktet ligger forholdsvis lavt. Medens krænkningen absolut er mærkbar ved gadehjørner og lignende skarpe drejninger, forbavses man over, i hvor ringe grad denne tendens gør sig gældende ved hurtig kørsel på landevejen.

Den to-cylindrede motor yder 20 hk ved 3500 omdr./min., ved hvilket omdrejningstal stempelhastigheden er 9,33 m pr. sek. Gearkassen har fire udvekslingsforhold, der skiftes ved hjælp af en gearstang placeret på ratsøjlen. Skiftebevægelserne er noget anderledes end for de almindelige ratgars vedkommende, men efter en halv times kørsel med vognen er man fuldt fortrolig med gearet, medens eventuelle biltyve sikkert vil få ubehagelige overraskelser, såfremt de sætter sig til rattet i en

Aero Minor uden at være fortrolig med konstruktionen.

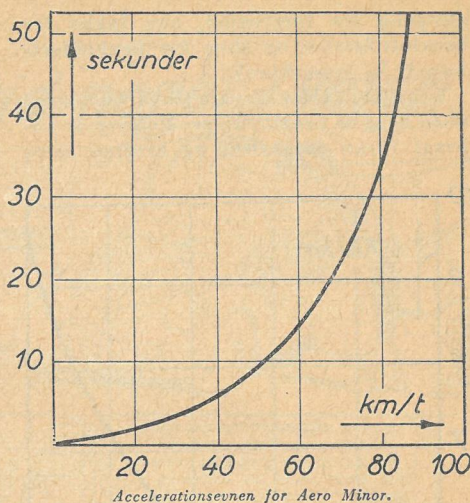
Udvekslingsforholdene virker velvalgte, og selv det 4. gear, der er et overgear med udveksling 1 : 0,8, lader sig skifte ind allerede ved 50 km/t.

Der er to forhold, der umiddelbart overrasker den, der første gang kører en Aero Minor: for det første bevæger vognen sig komplet lydløst, og man hører hverken motorstøj eller støj fra transmissionen, intet vindfløjt om karosseriet og ingen ramlen eller raslen fra hjulophængningerne eller karosseriet, og for det andet er styringen, trods en ringe udveksling, legende let og svarer nærmest til de styreegenskaber, man finder i en let racervogn. De velvalgte udvekslingsforhold og den gode styring giver tilsammen en god og sikker manøvrering i trafikken såvel som på landevejen.

De hydrauliske bremses virker sikkert ved et lavt pedaltryk, medens koblingen — i alt fald på den vogn, vi afprøvede — tager lidt pludseligt og ublidt, men på dette punkt spiller længere tids tilvænning naturligvis en afgørende rolle.

Pladsforholdene er selvfølgelig ikke overdådige i en vogn af denne størrelse, men der er dog god plads til 4 personer, og på grund af motorens placering foran forakslen har det været muligt at udnytte en stor del af torpedoen som benplads til førersædet.

Kuffertrommet er tilgængeligt fra en udvendig klap, men aflåseligt fra vognens



indre. Reservehjulet er anbragt i bunden, men skærmet af et stativ, således at det kan trækkes frem, uden at eventuel bagage først skal fjernes. Bagagerummet er iøvrigt rummeligt og har en facon, der giver plads til forholdsvis store kufferter.

Udstyret er ret sparsomt, idet et speedometer og en ladekontrollampe udgør instrumenterne, men da man selvfølgelig ikke har brug for en olietryksmåler, eftersom olien blandes i benzinen, og fordi benzintanken har 3½ liter på reserve, er dette også fuldt tilstrækkeligt. Benzintanken er anbragt foran instrumentbrættet under torpedoen, og en benzinhane, der er til-

Specifikationer for Aero Minor

Motor:

- Cylinderantal: 2.
- Boring: 70 mm.
- Slaglængde: 80 mm.
- Slagvolumen: 615,75 cm.
- Kompressionsforhold: 6,3:1.
- Maksimal hestekraft: 20 ved 3500 omdr./min.

Transmission:

- Kobling: Tør enkeltplade.
- Gearkasse: 4 hastigheder frem.
- Gearstangsplacering: Ratgear.
- Udvekslinger: 1. gear 1: 3,42, 2. gear 1: 1,68, 3. gear 1: 1, 4. gear 1: 0,8.
- Udveksling i differentiale: 5,5:1.
- Dækstørrelse: 4,75×16.

Elektrisk anlæg:

- Volt: 6.
- Ampèretimer på akkumulator: 60.

Bremses:

- System: Hydraulisk.

Forhjulsophængning: Uafhængig, tværliggende blad-fjeder.

Baghjulsophængning: Uafhængig, tværliggende blad-fjeder.

Chassis:

Type: Centralrør.

Karosseri:

Type: Sedan.

Personantal: 4.

Hoveddimensioner:

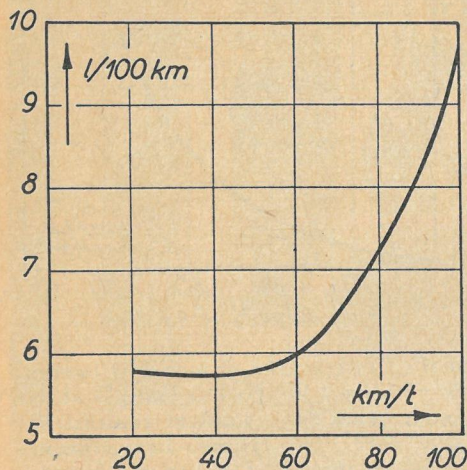
- Akselafstand: 2300 mm.
- Sporvidde: 1120 mm.
- Total længde: 4000 mm.
- Total bredde: 1400 mm.
- Total højde: 1480 mm.
- Egenvægt: 690 kg.
- Benzintank: 25 l.
- Olieindhold: Olie blandet med benzin 1:30.
- Vand: 10 l.

Pris:

- Exklusiv omsætning: 6.900.
- Inklusiv omsætning: 9.550.
- Station car:
- Exklusiv omsætning: 9.200.
- Inklusiv halv omsætning: 11.100.

gængelig fra førersædet, kan lukke for benzintilførslen og åbne for henholdsvis hoved- og reservetank.

Benzinen falder direkte til karburatoren uden brug af benzinpumpe. Motoren er anbragt foran forakslen, og kraften føres



På ovenstående kurve kan benzinförbruget for Aero Minor aflæses.

bagud gennem en tør enkeltpladekobling til gearkassen. Køleren er stor og anbragt bag motoren, og der findes ikke ventilator. Aligevel bliver motoren ikke for varm under nogen omstændighed, og ved lave temperaturer kan man ligefrem have vanskeligt ved at bringe motoren op på en passende arbejdstemperatur, uden at afskærme køleråbningen.

Når motorens effekt og konstruktion

tages i betragtning, er accelerationsevnen fuldt tilfredsstillende indenfor det normale hastighedsområde, medens vognen naturligvis kræver et godt tilløb for at komme op på tophastigheden, der er 97,3 km/t. Til måleresultaterne skal dog bemærkes, at den vogn, vi prøvekørte, var komprimeret ned af hensyn til den benzinkvalitet, der forhandles i dag. På hosstående kurve kan benzinförbruget aflæses, og man vil konstatere, at Aero Minor er en yderst økonomisk vogn.

Udsynet fra førersædet er godt, og vindspejlet holdes fri for dug af en defrosteranordning, der skal tilsluttes et varmeapparat. Ved hjælp af et lille håndtag kan man fra førersædet åbne en klap i torpedoen, og den friske luft bliver ført frem til defrosteråbningen, fra hvilken den føres op langs vindspejlet og hen under taget. Trods den lave temperatur i februar måned prøvede vi denne ventilationsanordning, der viste sig at være meget effektiv uden at give ubehagelig træk.

I bykørsel er vognen meget handy, og 3. gear er et fortrinligt by-gear (udveksling 1:1), i hvilket motoren let accelererer fra 20 km/t, og det er således ikke nødvendigt at gøre overdrevent brug af gearerne. Eftersom der ikke er friløb på vognen, kan man mærke svage ryk, forårsaget af to-taktsmotoren, når man slipper gaspedalen, men så snart man atter giver gas, trækker motoren jævnt og godt.

Alt i alt må det siges, at Aero Minor er en lille personvogn, der lever op til de traditioner, den tjekkiske motorindustri har skabt.

Bølgerne går højt...

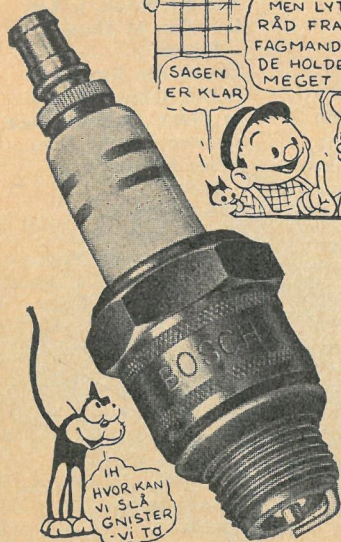
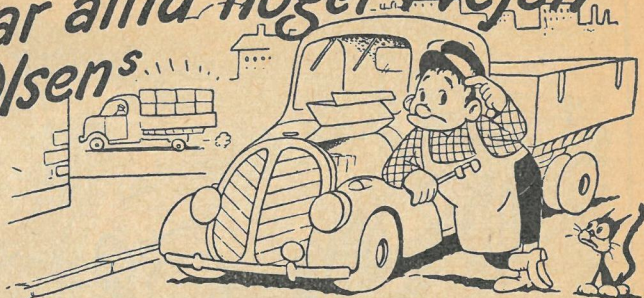
Fortsat fra side 104

som helst, og når man lægger sagen op, som Anker Kirkeby gør det i sin artikel, ja, så skriver folk gladelig under, for de kan ikke lide motorcykler, og slet ikke midt i slotsparkens uberørte enge, hvor de små fugle har fundet et fristed. Tænk hvis journalisterne en gang blev sag-

lige og sandfærdige, og tænk hvis menneskene ville prøve at tænke selvstændigt, så blev man fri for det evige »profitjageri«, det er, når nogen forsøger at bibringe andre en mening og opfattelse på falsk grundlag. Så ville det blive vanskeligt at skrive om de små fugles fristed i parken, der støder op til Danmarks største skov på 44 km², og så

ville det blive et mærkeligt billede, når man først så det smukke dyr forsigtigt komme ud fra skoven og nærme sig en af de hvide broer, der spejler sig i de stille kanaler. for brat at vende om og tage flugten, skræmt af motorernes helvedes-larm, og først komme tilbage, når et mussestille, ikke-øl-drikende publikum overværede en fodboldkamp. MO

Der var altid noget i vejen
med Olsens
vogn...



Det betaler sig at udskifte de gamle tændrør med et sæt nye Bosch tændrør. Motoren bliver mere levende, starter lettere, accelererer hurtigere og bruger mindre benzin.

Til enhver motor og under alle forhold

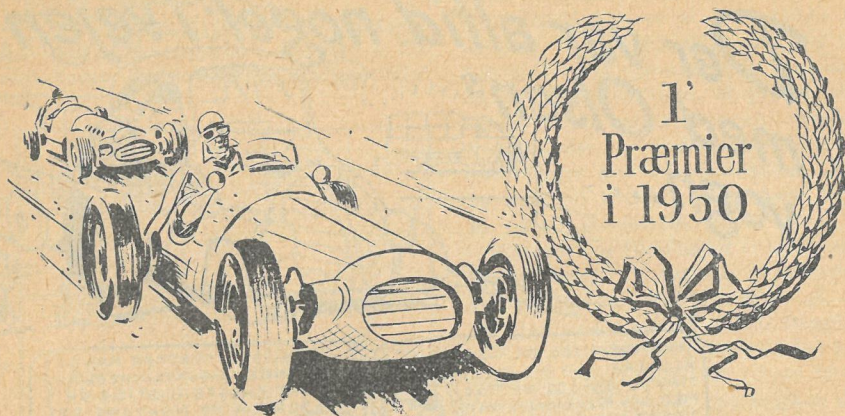
BOSCH

TÆNDRØR

— den uovertrufne kvalitet!

AKTIESELSKABET MAGNETO, JAGTVEJ 155, KØBENHAVN N. TELEFON C. 7716

Generalrepræsentant for ROBERT BOSCH, G. m. b. H., Stuttgart.



Nr. 1 på Væddeløbsbanen i Trafikken ...

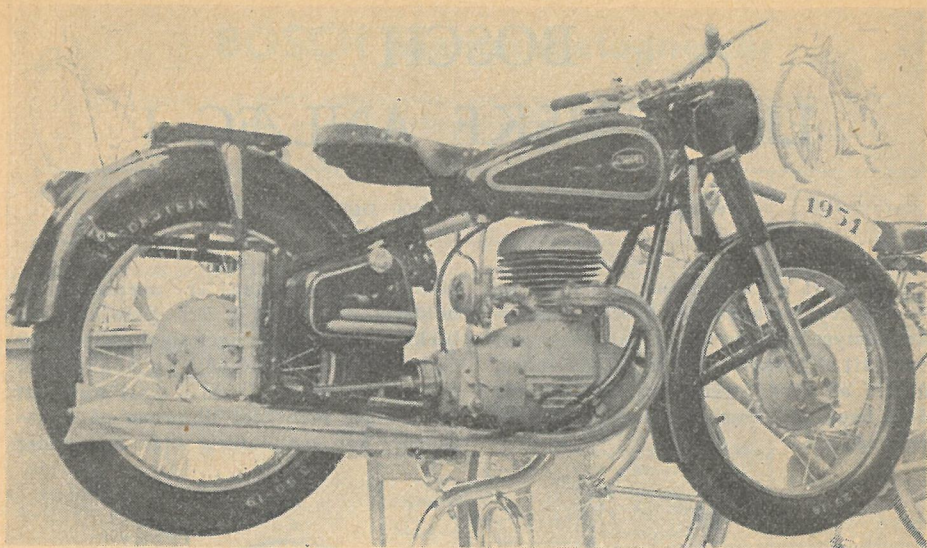
DUNLOP - Verdens første Dæk - er stadig Nr. 1! Ikke blot paa de internationale Væddeløbsbaner, men ogsaa i det praktiske Livs Trafik. Den enestaaende Slidstyrke og de specielle DUNLOP-Mønstre, der er baseret paa aarelange Erfaringer, har gjort DUNLOP verdensberømt og foretrukket af alle, der sætter Pris paa Tryghed ved Rattet med DUNLOP paa Hjulene.

DUNLOP

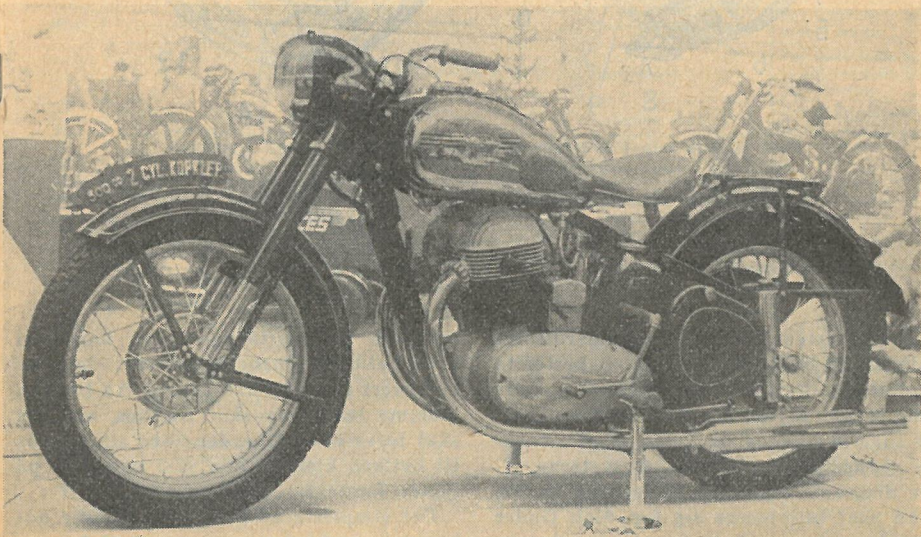
VERDENS FØRSTE DÆK

DUNLOP RUBBER CO. A/S, KØBENHAVN Ø.

Paris Grand Prix
R. A. C. Formula 3 Silverstone
Monza, Formula 3
Prix de Monte Carlo, 3. Løb
Aix les Bains, 3. Løb
Bol d'or 24 Hours France
Circuit des Ramparts
British Empire Trophy
Le Mans 24 hours race
Leinster Trophy Race
Jersey International Race
Albi Grand Prix
Dutch Grand Prix
Grand Prix de Nations
Rouen Sports Car Race
Johore Grand Prix
Ulster Trophy
Production Car Race - Silverstone
San Sebastian Race
Wakefield Trophy Race
Circuit de Metter
Circuit de Cadours
R. A. C. Tourist Trophy
Goodwood Trophy Race



To interessante motorcyklekonstruktioner har i den sidste tid set dagens lys. Over disse linier ses den ungarske Csepel (udtales Sjepel). Det er en dobbeltstemplet totaktsmotor med kardantræk og teleskopaffjedring på begge hjul, men bortset fra at motorens slagvolumen er 350 ccm, kender vi desværre ikke specifikationerne. Der er noget umiddelbart tiltalende ved denne maskine, der sikkert er meget holdbar og ikke kræver stort vedligeholdelsesarbejde



En anden meget interessant maskine, som vi forhåbentlig får at se på udstillingen i Forum i dagene 6.—16. april, er den to-cylindrede Jawa på 500 ccm med overliggende knastaksel. Heller ikke denne maskine ved vi meget om, blot fremgår det tydeligt af ovenstående billede, at Jawa's smukke linier er bibeholdt, og det er tilsyneladende det samme stel, som anvendes til 250 og 350 ccm modellerne.

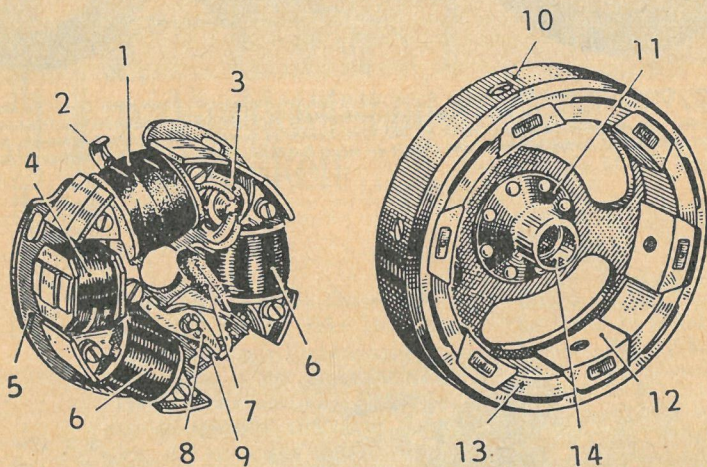
BOSCH

ELEKTRISKE ANLÆG I

Svinghjulsmagneter med lys- og ladespoler

Pet stort antal kontinentale biler og motorcykler anvendes Bosch's elektriske udstyr, og der vil derfor være god grund til at beskrive de forskellige anlæg, således at vore læsere kan vedligeholde såvel tændings- som lysanlægget på korrekt måde.

afblændingskontakten er mærket henholdsvis 56 a og 56 b. Fra disse klemsko trækkes ledningerne over sikringsdåsen til forlygternes klemsko 56 a og b, hvorefter der er forbindelse til såvel langt som kort lys. Følger man blot numrene på klemskoene, kan man aldrig tage fejl under



Bosch svinghjulsmagnet med lysspoler og ladespole. Model LM/UT 1/142/30.

1. Magnetspole.
2. Tilslutning til højspændingskabel.
3. Kondensator.
4. Ladeanket.
5. Ankerplade.
6. Lysspoler.
7. Smørefilt.

8. Kontaktarm.
9. Kontaktpunkter.
10. Svinghjul.
11. Svinghjulsnav.
12. Polsko.
13. Magnet.
14. Afbryderknast.

Bosch systemerne er alle standardiseret således, at hver klemme har sit bestemte nummer, uanset hvilket system de enkelte dele indgår i. Nummeret er let læselig på de enkelte dele, og skal man således trække nye ledninger til f. eks. forlygterne, viser diagrammet, at det er ledning nr. 56, man skal interessere sig for. Man finder den klemkrue på lyskontakten, der er mærket 56, og trækker ledningen fra denne klemkrue til klemkrue nr. 56 på afblændingskontakten. De to andre klemsko på

arbejdet. På hosstående tavler kan man aflæse alle klemmebetegnelserne, idet man ved hvert nummer kan aflæse, fra hvilken klemme ledningen skal trækkes, om den skal føres over afbryder eller sikring, og til hvilken klemme den skal monteres på lygter, kontakter, dynamo o.s.v.

Det simpleste af Bosch's elektriske anlæg er svinghjulsmagneterne med lysspoler til direkte strømtilførsel til lygterne med eller uden ladespole til akkumulator.

Man er ofte tilbøjelig til at betragte elek-

BOSCH klemmebetegnelser

Alle klemmer er på BOSCH apparater mærket med et tal, der angiver en ganske bestemt forbindelse.

Denne liste angiver, hvorledes klemmerne forbindes med hinanden.

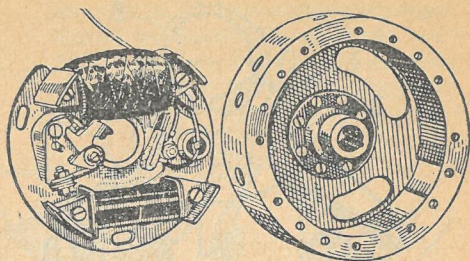
Klemme- betegn.	Ledning			Bemærkninger
	fra	over	til	
1	Tændspole		Fordeler	Lavspændingsledning
2	Magnet		Tændingsafbryder eller strømtavle	
4	Tændspole		Fordeler	Højspændingsledning
15	Tændingsafbryder eller strømtavle		Tændspole	
15/54	Tændingsafbryder eller strømtavle		Tændspole (15)	
	Strømtavle	Sikring og afbryder	Retningsviser, visker, horn, varmerude, var- meapparat	
		Stop-kontakt	Stoplys og evt. stikdåse til påhængsvogn (54)	
		Signallampe	Stikdåse (52), brudsik- ring for påhængsvogn	
		Benzinur	Tankmodstand	
		Olietrykmåler	Olietrykafbryder	
		Startkontakt	Starter (50)	
			Gløderørsafbryder	Kun for dieselvogne
15 a	Strømtavle	Sikring og afbryder	Horn, retningsviser, visker	For 24 volts anlæg med to adskilte strømkredse
17	Gløderørskontakt		Kontrol for gløderør	Slutning af modstand
19	Gløderørskontakt		Kontrol for gløderør	Beg. af modstand
30	Batteri-pluspol	Starter	Lyskontakt eller strømtavle	For 6 og 12 volts anlæg
	Lysafbryder eller strømtavle	Sikring	Stikdåse for hånd- lampe, radio	
	Batteri I pluspol		Batteriomskifter	For 12/24 volts anlæg
	Lysafbryder		Tændingsafbryder	
30 a	Batteri II pluspol	24 v, starter	Startkontakt	For 12/24 volts anlæg med 1 starter
		24 v, starter I og II	Startkontakt	For 12/24 volts anlæg med 2 parallelt koblede 24 v startere
30 f	Hovedfelt i starter I		Hovedfelt i — starter II	For 12/24 volts anlæg med 2 parallelt koblede 24 v startere
30 h	Starter		Separat starter relæ	
30/51	Tændingsafbryder eller strømtavle på motorecykle-projektor		Dynamo og batteri	
31	Stel		Batteri minuspol	
	Lysafbryder eller strømtavle		Stel	
	Startkontakt		Stel	
	Stikdåse til påhængsvogn		Stel	
31 a	Startkontakt		Batteri II	For 12/24 volts anlæg
31 b	Separat relæ		Batteri minuspol	
42	Separat startrelæ		Starter	For indsugningsvikling
44	Udligningsspole på relæ I		Udligningsrelæ på relæ II	For 2 parallelt koblede dynamoer
47	Starter-trykknop til ændring af omløbsretningen		Starter	For ændring af omløbs- retningen ved fastklem- men af drevet
50	Gløderørskontakt (50 a)		Starter	
	Start-trykkontakt		Relæspole + i starter	For starter med magne- tisk indrykning
	Batteriomskifter		Relæspole + i starter	For 12/24 v anlæg med 1 starter
			Relæspole + i starter I	For 12/24 v anl. med 2 parall. koblede 24 v startere

50 a	Gløderørskontakt		Batteriomskifter	For 12/24 v anlæg
50 b	Klemme for 2. kontakttrin i starter I		Relæspole i starter II (50)	For 12/24 v anlæg med 2 parallelt koblede 24 v startere
50 b	Klemme for 2. kontakttrin i starter II		Relæspole + i starter II (30 f)	
51	Dynamo		Starter (30)	For 6/12 v anlæg
51 b+	Separat relæ		Batteriomskifter	For 12/24 v anlæg
			Batteriomskifter (51)	
			Batteri pluspol	
52	Stikdåse til påhængsvogn		Kontrol for brudsikring	
53	Stikdåse til påhængsvogn		Signal eller lign. på påhængsvogn	
54	Stikdåse til påhængsvogn		Stoplygte	
	Tændingsafbryder eller strømtavle (15/54)	Sikring og afbryder	Retningsviser, visker horn, varmerude, varmeapparat	
		Sikring og stopkontakt	Stoplygte	
		Sikring og benzinur	Benzinmodstand	
		Sikring og olietrykviser	Olietrykmåler	
56	Strømtavle eller lysafbryder		Afblandingskontakt	
56/1	Strømtavle		Afblandingskontakt og forlygte I	For 24 v anlæg med 2 strømkredse
56/2	Strømtavle		Afblandingskontakt og forlygte II	For 24 v anlæg med 2 strømkredse
56 a	Afblandingskontakt	Sikring	Fjernlys og fjernlyskontrol	
56 b	Afblandingskontakt	Sikring	Afblandingslys	
57	Lyskontakt og Strømtavle	Sikring	Parkeringslys	
		Afbryder	Tågelygte	
57/1	Strømtavle		Parkeringslys I	For 24 v. anlæg med 2 strømkredse
57/2	Strømtavle		Parkeringslys II	For 24 v anlæg med 2 strømkredse
58	Lysafbryder eller strømtavle	Sikring	Baglygte, sidelygter, stikdåse til påhængsvogn	
		Afbryder	Tågelygte, loftsbelysning, instrumentbrættelysning	
		Stikdåse til påhængsvogn	Stoplygte på påhængsvogn	
59	Vekselstrømsforsyning (svinghjuls magnet)		Ensretter	
61	Kontrollampe		Dynamo eller separat relæ	
61 a	Tændingsafbryder	Kontrollampe	Dynamo (61)	
63	Strømtavle		Relæ med aftrapning for forhøjet ladespænding	
D+	Dynamo, pluspol		Separat relæ	
D÷	Separat relæ		Dynamo, minuspol	
DF	Separat relæ		Dynamoklemme for feltvikling	
DF 1	Separat relæ		Dynamo feltvikling I	
DF 2	Separat relæ		Dynamo feltvikling II	
K	Kontrollampe for retningsviser		Retningsviser	
L	Retningsviserkontakt		Venstre retningsviser	
R	Retningsviserkontakt		Højre retningsviser	

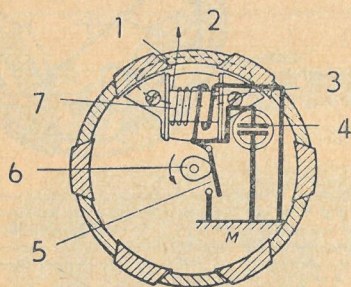
triske anlæg af denne art med en vis mistillid, fordi der ikke er tale om en »rigtig« magnet og dynamo, men denne opfattelse er meget forkert, eftersom svinghjuls magneterne med lysspoler er de mest pålidelige aggregater, man kan ønske sig.

I svinghjulet, der ligger udenfor motorens krumtaphus, er fastskruet 6 permanente magneter skiftevis med 6 polsko, og på svinghjulets nav er knasten til kontaktafbryderen udformet som en del af selve navet. På ankerpladen, der er monteret

Svinghjulsagnet med lysspole, men uden ladevikling. Model LM/US 1/125/3.



stationært på motorens krumtaphus, er anbragt en tændspole med en primær og sekundær bevikling, en lysspole til direkte strømtilførsel til lamperne og eventuelt en ladespole til opladning af et batteri. Endelig er kontaktmekanismen anbragt på ankerpladen, og den bevægelige kontaktarm er den eneste bevægelige del i magneten, idet svinghjulet må henregnes til motoren. Da samtlige spoler er stationære og således ikke er udsat for centrifugalkræfter, kan man påregne en lang levetid. Endvidere er de tre elektriske anlæg, tændingsspolen, lysspole og ladespolen uafhængige af hinanden, og magneten kan således udmærket fungere, selvom et af de andre systemer bliver sat ud af drift.



Skematisk fremstilling af tændingsankeret. 1. Magnetfelt. 2. Til tændrør. 3. Primærvikling. 4. Kondensator. 5. Afbryderkontakt. 6. Afbryderknast. 7. Sekundærvikling.

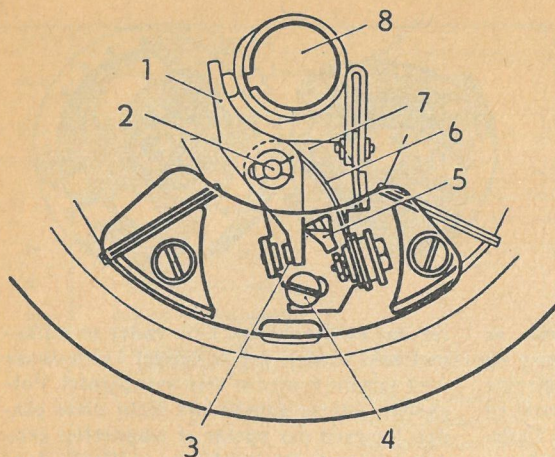
Disse svinghjulsaggregater er først og fremmest beregnet til mindre maskiner med forholdsvis sparsomt elektrisk udstyr, af hvilken grund man ikke behøver nogen stor effekt af dynamoen.

De permanente magneter er således anbragt, at 2 sydpoler respektive to nordpoler ligger an mod en polsko, og de 6 polsko kommer på den måde til at virke som skiftevis syd- og nordpoler. Tændingsanke-

ret har en jernkerne, hvis ender er udformet som plader, der er rundet i cirkelbuer med samme centrum som svinghjulet. Polskoene roterer ganske tæt forbi disse plader, hvorved der opstår et magnetfelt gennem ankeret. Da polskoene skiftevis danner nord- og sydpol, vil magnetfeltet skifte retning 6 gange pr. motoromdrejning. Den stadige skiften af magnetfeltet medfører, at der i den primære vikling opstår en lavspændt strøm, der forstærker ankerets magnetisme. Én gang pr. motoromdrejning afbrydes det primære kredsløb, når knasten adskiller kontaktpunkterne, magnetfeltet svækkes, og der opstår en højspændt strøm i sekundærviklingen, der ved hjælp af et højspændingskabel er forbundet til tændrøret. En almindelig tændingskondensator er indskudt parallelt med kontaktpunkterne for at forhindre gnistdannelse i kontakten.

Den samme magnet anvendes i firetaktsmotorer (f. eks. NSU Fox), og da der heller ikke her finder udveksling sted mellem motor og knast, vil der stadig springe en gnist mellem tændrørets elektroder for hver motoromdrejning, men da den »forkerte« gnist springer i udblæsningstakten, er dette uden betydning.

En kortslutningskontakt forbundet parallelt med afbryderkontakten sætter magneten ud af funktion, når motoren skal bringes til standsning. Som det fremgår af ovenstående, skal der i svinghjuls magneten ikke overføres strøm fra en roterende slæbering til et stationært stykke kul, og hele vedligeholdelsesarbejdet består derfor i at indstille kontakten til det korrekte mål, 0,3—0,4 mm for model LM/UT 1/142/30R1 og 0,4—0,5 mm for de øvrige modeller. (Modelbetegnelsen er indhugget i svinghjulet.) Når kontaktpunkterne skal justeres, drejer man motoren, til kontaktpunkterne er helt åbne, d.v.s. at kontak-



Kontaktmekanismen. 1. Kontaktarm. 2. Drejetap. 3. Kontaktpunkter. 4. Monteringskrue. 5. Indstillingsskive. 6. Fjeder. 7. Kontaktplade. 8. Knast.

terne begynder at lukke, ligegyldigt hvilken side man drejer motoren til. For at lette arbejdet bør tænderet først fjernes, da kompressionen i modsat fald kan besværliggøre en rigtig indstilling af motoren. Når kontakten er helt åben, skal afstanden mellem kontaktpunkterne være som ovenfor beskrevet.

LYSSPOLERNE

Aggregatets dynamodel består af to parallelforbundne ankerbeviklinger, der — ligesom magnetankeret — er stationære. De to lysspoler danner sammen med svinghjulets permanente magneter en vekselstrømsdynamo, idet der opstår en vekselstrøm i beviklingerne, når kredsløbet er sluttet, d.v.s. når lyset tændes. Eftersom ankrene er stationære, skal strømmen heller ikke i dette tilfælde overføres via slæbering eller kommutator, af hvilken grund vedligeholdelsesarbejdet indskrænker sig til at efterse, at ledningerne er hele og at

forbindelserne er forsvarlige. Parkeringslyset forsynes i nogle tilfælde med strøm fra et tørbatteri, som omgående må udskiftes, når det er afladet, da det i modsat

Til lygte

Magnetfelt

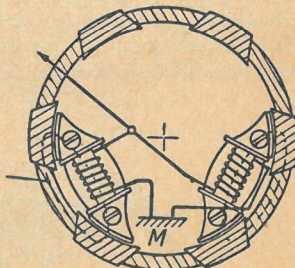


Diagram over lysspolernes montering. Da magneterne er stationære, skal de hverken efterses eller vedligeholdes på nogen måde. De parallelforbundne beviklinger overfører strømmen til lygten ved hjælp af faste ledningsforbindelser, der fra tid til anden bør efterses for brud eller løs forbindelse.

fald vil forårsage korrosion, og i andre tilfælde er anlægget forsynet med en akkumulator, der oplades ved hjælp af en selvstændig ladespole.

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, gafler og dele

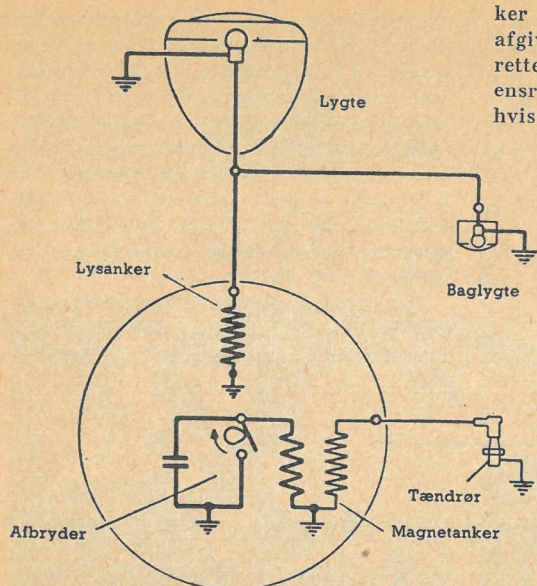
SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

LADESPOLEN

Da lysspolerne afgiver en vekselstrøm på 27 watt, ville det medføre brugen af en ret kompliceret ensretter, såfremt denne spænding skulle føres til akkumulatoren som jævnstrøm, ligesom det ville være



På de svinghjulsmagneter, der ikke har ladespole, er ledningsdiagrammet meget simpelt, hvilket fremgår af ovenstående.

nødvendigt at indskyde et spændingsrelæ. I stedet benytter man endnu et lille anker, der på samme måde som lysspolerne vir-

ker som en lille vekselstrømsdynamo, der afgiver ca. 3 watt. Denne effekt kan ensrettes ved hjælp af en simpel og billig tør ensretter, der er indbygget i forlygten, og hvis levetid er næsten ubegrænset. Lade-

Alle ledningstilslutninger skal enten loddes eller skrues sammen. Sammensnoede ledninger med isolationsbånd omkring samlestedet kan meget let give anledning til driftsforstyrrelser. Sker der derfor brud på en ledning, bør ledningen enten fornyes, eller ledningsenderne skal loddes sammen eller samles ved hjælp af en kronemuffe.

spolen, ensretteren og akkumulatoren udgør således et selvstændigt system, der kun forsyner parkeringslyset og hornet med strøm.

Svinghjulsmagnetens ankerplade er monteret til krumtaphuset med 3 skruer i

Større Færdselssikkerhed

BLÉND NED FOR MODGÅENDE KØRSEL



Større Driftssikkerhed

med

40



CALTEX Motor Olie

CALTEX OIL A/S, Amaliegade 35, Kbh. K. · C. 16816

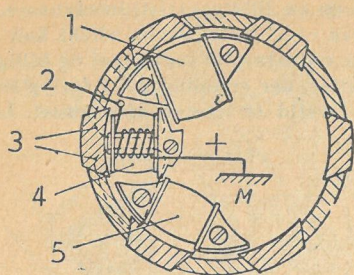
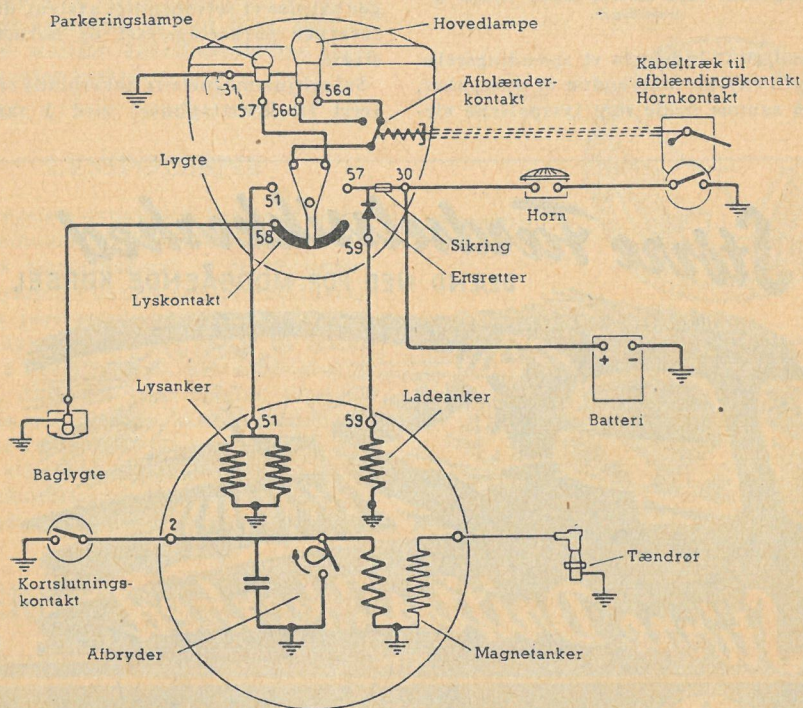


Diagram over ladeankerets montering. 1. Magnetanker. 2. Til ensretter. 3. Magnetfelt. 4. Ladeanker. 5. Lysanker.

slidsede huller, således at ankerpladen kan drejes lidt frem og tilbage, når skruerne løsnes, og man kan på denne måde bestemme tændingstidspunktet i forhold til stemplets stilling. Såfremt pladen har forskubbet sig, eller svinghjulsmagneten har været afmonteret under en reparation, er det vigtigt, at kontaktpunkterne først indstilles til det rigtige mål, inden man bestemmer den endelige fortænding, d.v.s. ankerpladens stilling.

Det er tillige vigtigt, at tændrørets elektroder har den rigtige afstand, nemlig 0,4—0,5 mm uanset fabrikat og type.

DIAGRAM OVER BOSCH'S ELEKTRISKE ANLÆG MED SVINGHJULSMAGNET OG AKKUMULATORUDSTYR





KLAR TIL START?



Trimming er lige så vigtig som Tuning

Af Ralph Nicholson

Sæsonen står for døren, og overalt på værkstederne og garagerne er arbejdet i fuld gang. Findes der en herligere hobby end at gøre maskinen klar, hvadenten det drejer sig om en sprinter, en landevejs-racer eller en turistmaskine?

Vore hjemlige baneryttere har alle stor erfaring i at trimme deres maskiner, og nybegyndere har ikke svært ved at få råd og vejledning hos deres mere erfarne kolleger. Turistmaskinen kan vente lidt endnu, inden den skal gennemgå den store afpudsning til sommerferiens langture, men når tiden er inde, vil vi bringe en artikel, der sikkert vil hjælpe mange med de forberedende arbejder til sommerferieturen, hvadenten planen gælder vore hjemlige veje, eller man har forberedt den helt store udlandsfærd.

De ryttere, der agter at deltage i de skandinaviske — og måske endda i de europæiske — T. T. og Grand Prix løb, kan måske trænge til et par gode råd ud over det almindelige, eftersom det er den gren af motorsporten, vi har mindst lejlighed til at dyrke.

Vi vil i denne artikel slet ikke beskæftige os med tuning af selve motoren, eftersom dette emne er så omfattende, at det ville fylde en halv årgang, og vi vil derfor indskrænke os til at henvise til »Større viden — større fart«, der er udgivet af os, og som omhandler motortuning fra A til Z.

Ser vi bort fra den berømte T. T. bane på Isle of Man, kan alle de skandinaviske og de fleste kontinentale baner betegnes som korte landevejsbaner, der stiller specielle krav til maskinerne. En landevejsmaskine beregnet til disse baner må have følgende egenskaber: 1) voldsom accelerationsevne fra lave hastigheder, 2) fuldkomne køre- og styreegenskaber, 3) perfekte bremsere og 4) lav egenvægt. Den sidstnævnte egenskab er ikke den mindst vigtige, eftersom den bidrager til at opfylde de øvrige krav.

Egenvægten må bringes ned ved alle mulige forsvarlige midler, og når der er tale om tunede standardmaskiner, er dette heller ikke vanskeligt. Letmetallageringer kan anvendes i stor udstrækning, f. eks.



DEN BEDSTE – EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350–1000 ccm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11956 . København K.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

til motorplader, skærme, tanke, håndtag, skærmstivere, bremsearme, sadelstel o.s.v., medens man ikke skal forsøge at anvende et styr fremstillet af letmetal, da erfaringen viser, at et sådant styr let brækker. Fremstiller man benzin- og olietank i letmetal, må man ikke vælge for tynd plade til formålet, da tankene derved let kan slå revner. Det er vigtigt, at begge tanke monteres med gummimellemlæg for på den måde at forhindre vibrationerne i at forplante sig til de store flader, på hvilke de kan bevirke lækage. Uanset om man benytter en benzintank af letmetal eller af stål, bør man skære tanken således til, at knæene kan forsvinde ind bag tanken, når rytteren sidder på skærmpuden — altså når han accelererer eller kører med stor hastighed. Udskæringerne bør være så dybe, at ydersiden af rytterens ben er i flugt med tankens sider. Dette vil naturligvis bevirke, at tanken på sit nederste stykke bliver ganske smal.

Det er meget vigtigt, at fodhvilerne er solide og godt monteret, da man må erindre, at rytteren gentagne gange skal fra skærmpuden over på sadlen og tilbage igen. Hjulene skal afbalanceres meget nøjagtigt, da den mindste smule uligevægt i hjulene kan give anledning til vibrationer eller slag i styringen, navnlig hvis maskinen er blødt affjedret kan det virke generende.

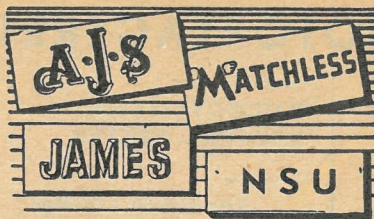
Bremserne skal være så effektive som overhovedet muligt, d. v. s. at bremsebelægningen skal være i tip top stand, og den skal følge bremsetromlens diameter således, at belægningen tager med hele overfladen. Det vil måske vise sig nødvendigt at dreje bremsetromlerne af, men det kan ikke understreges tilstrækkeligt, hvor vigtigt det er, at bremseevnen er den størst mulige. Man må erindre, at de forholdsvis korte baner ofte byder på mange bratte sving og hårnålekurver, hvor det er nødvendigt at bremse maskinen ned til en hastighed på ca. 25 km/t. Jo længere man kan udsætte opbremsningen, jo færre tiendedele eller hele sekunder spilder man med denne manøvre.

Ofte vil det kunne betale sig at montere større bremser og samtidig gøre udvekslingen mellem håndtag eller pedal og bremsenøgle mindre ved at montere kortere bremsearme. Man får på denne måde et par meget virkningsfulde bremser, der

samtidig ikke er for følsomme. Bibeholder man udvekslingen mellem håndtag/pedal og bremsenøgle, kan man let blokere et hjul, medens det med den lille udveksling vil kræve et større pedaltryk og større brug af fingerkræfterne. Bibeholder man det oprindelige bremseareal og forøger udvekslingen mellem pedal/håndtag og bremsenøgle, vil man måske tilsyneladende forøge bremsevirkningen, men bremserne vil let blive overophedede og snart miste deres bremseevne.

Når maskinen er blevet samlet, vil det betale sig at ofre tid på en meget omhyggelig karburatorindstilling, der ikke alene giver god karburering ved forskellige kørehastigheder, men også bevirker en villig start. Motoren skal reagere omgående på gassen og uden »flade« punkter fra tomgang til maksimalt omdrejningstal. Man skal ikke være bange for at gøre tomgangsgassen lidt federe end normalt, da det vil bidrage til en hurtig start. Man må huske, at maskinerne først bliver varmet op, og derefter stoppes motoren i måske 5 minutter, inden starten går. Det vil sige, at man starter med en motor, der ikke er helt oppe på normal arbejdstemperatur, men som samtidig er for varm til at tippe uden risiko for at gøre tændrørene våde. Indstil tomgangsskruen på normal tomgang og gør derefter blandingen federe ved at skruе luftskruen ind på en almindelig Amal karburator og ud på en 10 T. T. Amal karburator, indtil motoren begynder at dunke og gå »otte-takt«. Skru derefter luftskruen henholdsvis ind eller ud for de to karburatortyper, indtil motoren netop går rent, og lad indstillingen blive der. Hvis motoren ikke svarer rent på gassen, inden der er lukket $\frac{3}{4}$ op, må man justere karburatorens nål eller eventuelt montere et spjæld med en anden udskæring. Vi skal blot erindre om, at en større udskæring giver magere blanding, og en mindre udskæring giver federe blanding.

Selve starten er nogle bemærkninger værd. Det lyder måske utroligt, men undertegnede har været ude for en begynder, der havde ofret et stort og godt arbejde på at gøre sin maskine i stand, men da han mødte til træningen, havde han aldrig prøvet at løbe en maskine i gang. Navnlig på en kort bane er en god start af stor betydning, da de sekunder, man vinder i starten, kan være meget vanskelige at vinde



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721



Aut. forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

**Krumtaplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler**

**Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti**

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Fragtmandshallen
København V

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG Udstyr
Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tåga 9926

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Søg Dig en Makker med Pandelok».

ILFORD Super Swing Seat

— for Langfart —
RECRO (hvor der findes Bagage-
bærer).
Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhvilere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

på et senere tidspunkt i løbet. Kan man komme først fra start, har man den store fordel, en åben vejbane byder, og da løbene i reglen er for korte til en »opvarmingsperiode« på de første omgange, er det vigtigt, at man kan spare sin maskine lidt i løbets sidste fase. Har man en god føring, kan man tage det lidt mere med ro og indrette sin hastighed på den efterfølgende rytter. Ligger man længere tilbage i feltet, vil man ikke kunne tillade sig at spare sin maskine, og selv en dygtig rytter med en hurtig maskine kan med en dårlig start, der i realiteten kun sætter ham få sekunder tilbage, miste megen tid ved overhalinger, ligesom han kan blive bremset af mere eller mindre blokerede strækninger, når langsommere, jævnbrydige ryttere udkæmper deres private dueller.

I de nervepirrende minutter, der går inden startflaget falder, skal man lade være med at rulle maskinen frem og tilbage. Man skal med maskinen i gear trække den så langt tilbage, at man mærker motorens kompression, og der skal man lade maskinen stå. Er man nervøs for, at man ikke er helt »oppe i« kompressionen, og af den grund forsøger at skubbe maskinen lidt tilbage, risikerer man at dreje motoren over kompressionen, således at motorens stilling i tilkoblingsøjeblikket bliver den mest ugunstige. I selve starten løber man maskinen frem, sætter koblingen til med lukket gas og åbner jævnt og ganske lidt for gassen. Motoren vil da straks tænde, og i samme øjeblik firer man på koblingen og giver gas — og så er det blot med at komme af sted. Mange ryttere er af den opfattelse, at det er nødvendigt at løbe nogle meter med maskinen, for derefter at springe med hele sin vægt op på sadlen, for at få vægt på baghjulet. Det viser sig imidlertid, at det er hurtigere blot at løbe med maskinen, til den tænder — det skal i praksis kun være 4—5 skridt — og derefter springe på. Man skal naturligvis træne i at starte med den gearudveksling, man skal benytte på den pågældende bane.

Det er værd at erindre, at man under et løb altid vil køre hurtigere end under træningen, og man skal derfor være forsigtig med at vælge en gearing, der netop passer til de resultater, man har opnået under træningen, da det ofte vil vise sig, at den er for lav, når selve løbet først er startet.

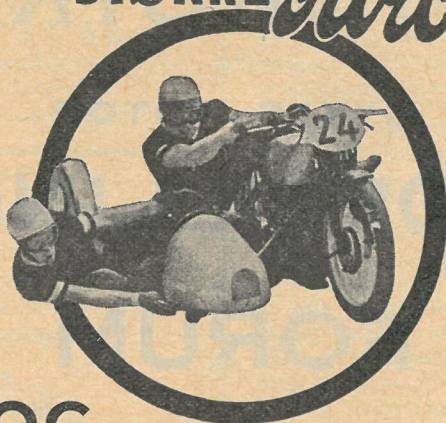
BESØG
DEN
INTERNATIONALE
MOTORCYKLE
OG
CYKLE-MOTOR
UDSTILLING
I
FORUM

6.-15. APRIL
BEGGE DAGE INCLUSIVE

HAR DE SIKRET DEM
ET EKSEMPLAR AF

Større VIDEN

STØRRE *Fart*



EN BOG

der giver en fuldstændig vejledning i at tune en hvilken som helst motorcykle-motor, skrevet af en af Englands fineste motorcykle-konstruktører.

Det righoldige stof med de mange illustrationer og tabeller er en uvurderlig arbejdsplan for enhver, der vil forbedre sin motor til den daglige kørsel eller til konkurrencebrug.

DERES BOGHANDLER HAR DEN
ELLER SKAFFER DEN

Kr. 8⁷⁵

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL
LILLE KONGENSGADE 43 .: KØBENHAVN K.

IKKE SAFARI, MEN MOTORLØB

Dette billede kunne stamme fra en safari i Afrika, men det er fra et motorløb gennem Afrika, nemlig det store Rally fra Middelhavet til Cape Town. Nærmere enkeltheder om løbet er endnu ikke nået frem.



Mecanicus giver gode råd om

GEARKASSER, DIFFERENTIALER OG OLIEPUMPER

Det er desværre en kendsgerning, at de fleste bilister og motorcyklister plejer deres motor med den største omhu, medens gearkasse og differentiale får lov at skøtte sig selv. Grunden hertil må søges i den omstændighed, at motoren vil strejke og omgående blive ødelagt, såfremt man glemmer at hælde olie på, medens gearkasse og differentiale sjældnere behøver udskiftning af olie eller fedt. Dette »sjældnere« bevirker, at man altid kan vente med det, hvis man i det hele taget husker det. Men gearkasse og differentiale skal efterses med regelmæssige mellemrum, og man skal sørge for at udskifte olie eller fedt ca. to gange om året. Når man sender sin vogn til smøring, indskrænker serviceassistenten sig i reglen til at afskrue påfyldningspropperne og med pegefingeren konstatere, at der er tilstrækkeligt smøremiddel til de ofte hårdt belastede tandhjul. Man skal derfor udtrykkeligt forlange at få udskiftet fedt eller olie på gearkasse og differentiale, og det vil f. eks. være passende at foretage denne udskiftning samtidig med at man skifter fra vinter- til sommerolie og fra sommer- til vinterolie.

Motorcyklisterne passer i reglen deres maskiner selv, men også de har en lykke- lig evne til at springe deres gearkasse

over. Man skal være meget omhyggelig med påfyldning af olie på de gearkasser, der smøres med olie, idet der ofte danner sig en luftprop under påfyldningen, og man kan på denne måde få det indtryk, at gearkassen er fuld. På de fleste gearkasser, der smøres med olie, findes en niveau-prop, og når denne er fjernet, skal der påfyldes så megen olie, at den begynder at løbe ud af niveau-proppens hul. Der er imidlertid mange, der forveksler bund- og niveauprop, af hvilken grund de fylder gearkassen op til randen af påfyldningshullet og tapper den gamle olie ud gennem niveauhullet. Med denne fremgangsmåde får man naturligvis aldrig tømt den gamle olie af gearkassen, ligesom man kører med for megen olie i den. De gearkasser, der smøres med fedt, bør en gang imellem skylles ud med varm, tynd motorolie eller solarolie, inden de påfyldes frisk fedt. Selvom der i instruktionsbøgerne for de gearkasser, der smøres med fedt, står, at man aldrig må anvende olie, skal man ikke være bange for at komme lidt motorolie i gearkassen, når denne er fyldt op med frisk fedt. En spiseskefuld motorolie i gearkassen vil bevirke, at fedtet ikke sætter sig i klumper. Man må derimod aldrig bruge olie i stedet for fedt.

Vender vi tilbage til bilisternes område,

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Først og størst med alt til den kære rok

Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian
Akkumulatorer, koblingsgreb, læderbælter brede kr. 5,50, lydpotter kr. 29,00, amalkarburatordele, lygteglas, transfers til de fleste maskiner, forchromede styr 1" og $\frac{3}{8}$ ".



Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede
specialforretning
Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. efterkrav.

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål

er der en enkelt ting, som fortjener at blive omtalt i forbindelse med differentialet. Mange biler kører med forskellig størrelse dæk på hjulene, hvadenten dette er reminisenser fra den dækfattige tid, eller det skyldes specielle ideer hos de pågældende bilister. Det kan også tænkes, at reservehjulet ikke har samme størrelse som de øvrige dæk, og er dette tilfældet, må man drage omsorg for, at man ikke igennem længere tid kører med dæk af forskellig størrelse på baghjulene, da dette vil medføre unødvendig stort slid på differentialets planet- og drabanthjul, fordi de to bagakselhalvdele tvinges til at gå med forskelligt omdrejningstal, når vognen kører lige ud.

Det hører til undtagelserne, at bilister og motorcyklister ikke passer motoren med olie, både når det drejer sig om at fylde op og at udskifte. I de smøresystemer, hvor der er indskudt et oliefilter med udskiftelig filterpatron, er det imidlertid af største vigtighed, at denne patron udskiftes, da den ikke alene kan virke som en prop i oliesystemet, men tillige — hvis den får lov til at sidde længe nok — kan blive så mør, at den falder fra hinanden med det resultat, at små filterstykker bliver ført med rundt i smøresystemet, indtil de finder et passende sted at sætte sig fast.

Endelig et par ord om oliepumpen. Oliepumpen udsættes ikke for stort slid, hvadenten den er udformet som en stempel-pumpe eller en tandhjulspumpe, men den kan blive slidt, og den kan svigte delvis eller helt. Hvis jeg må give Dem et virkelig godt råd, så udskift oliepumpen ved hver hovedreparation, uanset om den tilsyneladende er i orden. En oliepumpe koster ikke meget, medens en dårlig Pumpe kan anrette uhyre skade.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED AARHUS

Randersvej 37

TH. 13 504

teknisk **BREVKASSE**

Jeg har en 500 ccm topventilet BSA 35, og det er da ellers en stærk maskine, men den er slem til at banke, så snart den skal trække hårdt. Hvad er egentlig grunden til det, og er der noget at gøre ved det?

Jeg har hørt, at det skal være noget med kompressionsforholdet, og at benzinen, vi får, er for dårlig, så den selvantænder, inden stemplet er i topstilling, men jeg ved ikke, om det passer. Det hjælper meget, hvis jeg lukker helt for luften, men det er vist ikke rigtig økonomisk. Tror De, det kan lade sig gøre at lægge flere toppakninger imellem, hvis det skulle hjælpe?

Jeg vil være meget taknemmelig for et godt råd.

C. P., Kvinderup pr. Slangerup.

Med hensyn til Deres BSA fra 1935 op-giver De desværre ikke, hvilken model det drejer sig om, så vi har ikke været i stand til at konstatere, hvilket kompressionsforhold maskinen kører med. Model W 35/7 har et kompressionsforhold på 5,8:1, hvilket ikke på nogen måde skulle give anledning til tændingsbanken, medens Blue Star- og Specialmodellen har et kompressionsforhold på henholdsvis 6,9 og 7,5, hvilket er for højt til den benzin, man får nu. Begge modeller kan komprimeres ned, ved at montere to nye toppakninger i stedet for en. Det skal bemærkes, at boltene er tilstrækkelig lange til denne fremgangsmåde.

Tændingsbanken opstår, når den anvendte benzin har for lav selvantændelsestemperatur. I stedet for den jævne forbrænding, der fra tændrøret breder sig i hele forbrændingskammeret med en hastighed på ca. 25 m/sek., vil der med en dårlig benzinkvalitet ske en eksplosions-

agtig forbrænding, idet den komprimerede gasblanding på de steder, der ligger længst væk fra tændrøret, af den begyndende forbrænding ved tændrøret bliver trykket yderligere sammen, for til sidst at nå antændelsestemperaturen. Forbrændingen begynder således ved tændrøret, men kort efter vil gasblandingen også blive antændt ved cylindere ns periferi, og det er denne form for forbrænding, der giver tændingsbanken. Sod i motoren og fremtrædende punkter, som ventilernes kant, kan i høj grad medvirke til tændingsbanken, idet disse »glødepunkter« kan antænde benzinen. Sodaaflejringer på stempletoppen og i forbrændingskammeret vil yderligere forøge kompressionsforholdet, af hvilken grund man først og fremmest bør rense motoren for sod. Hjælper rensningen ikke, må man bringe kompressionsforholdet ned for derigennem at formindske trykket i kompressionsrummet.

Vil De være venlig at svare mig på følgende:

1. Kan man på den tyske folkevognsmotor forøge kompressionen og derigennem motorydelsen uden alt for indgribende ændringer (f. eks. ved hjælp af specielle stempler)?
2. Kan man uden videre sætte en større strålespids i, eller er det nødvendigt at fjerne noget af dæmpningen i udstødningsrøret?
3. Kan man anvende en teknisk benzol, eller skal den være særlig rensset, til forhøjelse af benzinen s oktantal; og hvilket blandingsforhold skulle man bruge ved en kompression på f. eks. 6,5:1 i VW?

4. Er der andre måder til forhøjelse af motoreffekten i VW, når man helst vil undgå at ødelægge de ivotrigt gode egen-skaber, den allerede er i besiddelse af?

»Amatør«.

Kompressionsforholdet i folkevognen kan af hensyn til ventilmekanismen godt sættes i vejret, og nogle tyske firmaer fremstiller specielle stempler til dette formål, men vi gør opmærksom på, at motoren ikke kan gå med højere kompressionsforhold, med mindre man anvender en speciel brændstofblanding. Man kan godt montere en større strålespids uden at fjerne noget af det bremsende materiale, men det er ikke sikkert, at dette giver større effekt, med mindre blandingen i forvejen er for mager. Til brændstofblandingen skal man kun anvende rensat benzol, og til et kompressionsforhold på 6,5 : 1 vil en blanding på 25 % benzol og 75 % benzin være passende. Skal motorens effekt for alvor forøges, må man montere en anden knastaksel, og vi skal således oplyse, at den østrigske »Porsche« er monteret med en tunet folkevognsmotor, der yder 40 hk.

Undertegnede, der for nogle måneder siden har købt en fabriksny »Puch« 125 Sport, og som nu køber S.M.J. hver måned, vil være meget taknemlig for besvarelse i S.M.J.'s brevkasse af nogle spørgsmål.

1. Bagkæden på min Puch var efter 4500 km's kørsel så slidt, at den måtte udskiftes. Er det normalt? Den var passeret med olie, men det skal siges, at

cyklen må køre hver dag uanset føret. I samme forbindelse ønskes oplyst, hvorfor man ikke anvender kardantræk på alle cykler, eller eventuelt lader bagkæden løbe i lukket oliebad.

2. Hvorfor har min Puch efter brat opbremsning og nedadskiftning af gear vanskelighed ved igen at »tage gas«, hvilket af og til resulterer i motorstop? Kan jeg inden en sådan nævnt manøvre nå at lukke luftspjældet, bedres forholdet væsentlig, men jeg mener, det skulde være unødvendigt at regulere luft på en varm motor. Er det et almindeligt fænomen ved 2-takts maskiner? Kan det afhjælpes?

3. Hvorledes regner man de nu anvendte bremsehesterkræfter ud? C. E.

ad 1. De kontinentale kæder har efter krigen vist sig ikke at være så holdbare, men alt tyder på, at man nu er ved at komme op på den gamle kvalitet. Det er yderst forskelligt, hvor mange kilometer kæderne har holdt på »Puch's modeller, idet mange har måttet udskifte omkring de 4500 km ligesom De selv, medens andre har kørt 10.000—15.000 km på samme kæder. Årsagen til, at man ikke overalt anvender kardanaksler, er, at denne transmissionsform er dyrere at fremstille, når hjulene skal skæres korrekt. Flere kontinentale maskiner er imidlertid gået over til at indkapsle bagkæderne i en oliebadskasse, men også dette er et prisspørgsmål.

ad 2. Der er ikke tvivl om, at Deres karburator trænger til at blive justeret. Rens

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra kr. 198,00

Oilskinsfrakker enkelte og med for fra ... - 39,15

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel.

Org. engelske T. T. styrthjælme

Nyrebælter prima kvalitet - 20,00

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



først svømmerhuset for eventuelt snabs og vand og indstil derefter til en passende tomgang, d.v.s. luftskruen skal åbnes to fulde omdrejninger, og motorens omdrejningstal skal derefter reguleres på gas-spjældets stopanordning. Hjælper dette ikke, kan De forsøge at hæve nålen en rille.

ad 3. Hestekræfterne regnes ikke ud, men motorerne afprøves på en speciel prøvestand, hvor de enten trækker en dynamo eller en vandhvirvelbremse. Hestekræfterne er en enhed til måling af energi, idet en hk svarer til 75 kgm, d.v.s. den kraft, der skal til for at løfte 75 kg 1 m lodret op på 1 sekund.

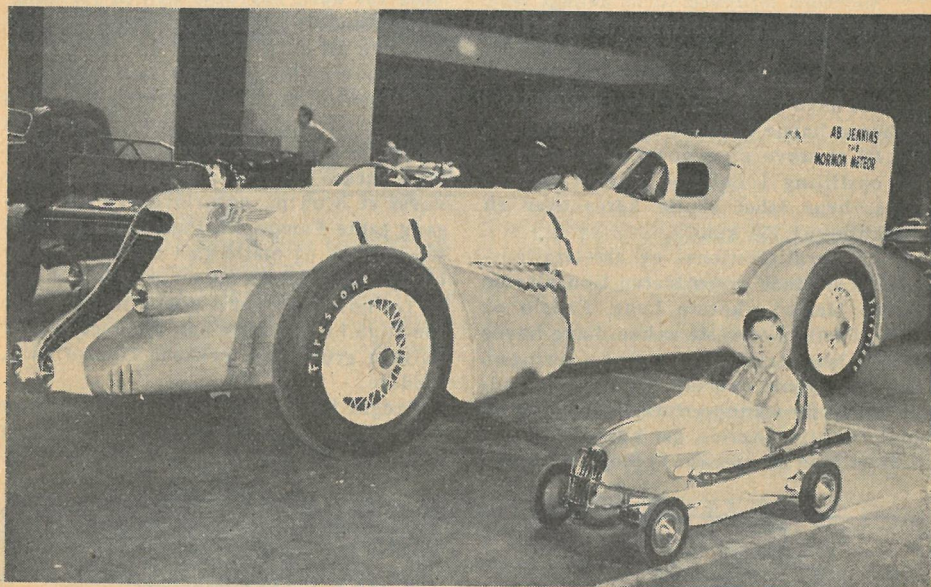
I februarnummeret bragte De en artikel, der hed Lodning på landevejen. Jeg finder det som en ganske genial metode,

men hvis De i næste nummer kan bringe en lige så snild metode for lodning på landevejen, ikke for en motorcykle, men for en »KNALLERT«, vil jeg være Dem meget taknemmelig. Det drejer sig om en »DISELLA«, som jo ikke har nogen akkumulator. Jeg læser Deres blad med stor lyst, men jeg kunne blot godt tænke mig et lille glimt fra Knallertverdenen i bladet. Svar udbedes i teknisk brevkasse.

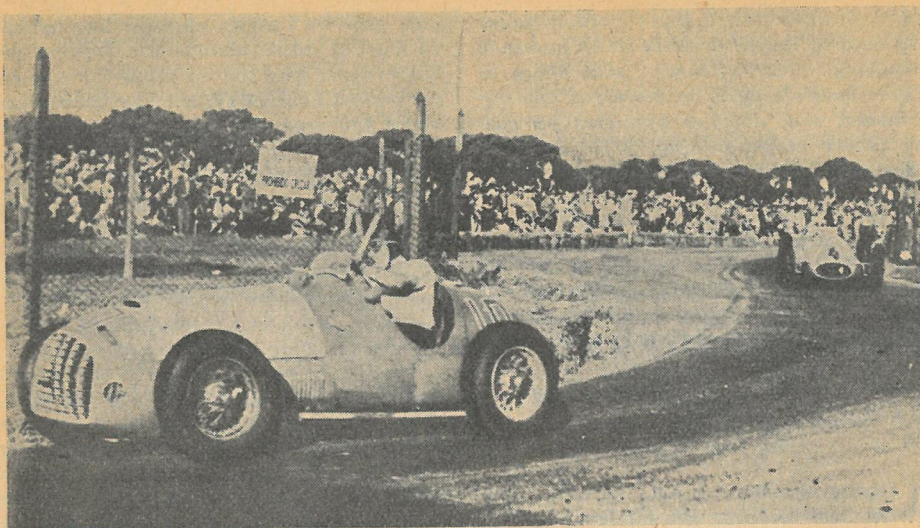
S. C. O., Tune pr. Tåstrup.

Nu stiller De os alligevel større opgaver, end vi kan magte, men vi kunne tænke os, at motoren kan køres så varm, at den kan bruges som loddekolbe, men vi har aldrig prøvet det. På den anden side kan vi ikke forstå, hvad det er, der skal loddes på en Disella. Vi skal søge at strenge os an med »knallerterne«.

STORT OG SMÅT



Den femårige Elmer P. Skaarup prøver en lille midget racer, som har vakt børnenes udelte interesse på en udstilling i Los Angeles. Vognen, der er seriefremstillet, kan købes i en forretning, men det kan godt være, at de fleste forældre vil betænke sig, når de hører, at den kan køre 55 km/t. Vognen i baggrunden kan ikke ligefrem kaldes en midget — det er Ab Jenkins berømte Mormon Special. (A. P. foto.)



Argentineren Froilan Gonzales i sin Ferrari, med hvilken han vandt Grand Prix President Peron i Buenos Aires den 18. februar. Hans gennemsnitshastighed blev 99,143 km/t. Lang førte i en Mercedes de første 23 af løbets 45 omgange.

Automobilløbene i Argentina

De formelfrie løb i Argentina, der gav Mercedes lejlighed til at deltage med sine 3-liter, kompressorforsynede racere, blev indledet med »Premio Presidente de la Nacion Juan D. Peron« — et noget kompliceret navn på et motorløb. Over 100.000 tilskuere havde imidlertid haft tålmodighed til at stave sig gennem plakaterne og tog opstilling i Palermo Park i Buenos Aires, hvor løbet skulle køres over en strækning på 158 km.

Ifølge kvalifikations- og accelerations-tiderne startede argentineren Gonzales og de tre Mercedes-kørere Lang, Fangio og Kling i feltets forreste række. Lang havde den bedste start og tog straks føringen, som han øgede omgang for omgang, indtil han lå 30 sekunder foran sin nærmeste konkurrent. Gonzales, der kørte en 2-liter Ferrari med kompressor, optog dog straks

forfølgelsen, og da den første halvdel af løbet var kørt, begyndte han at formindske afstanden til den foranliggende Mercedes for til sidst at overhale Lang. Mercedes-kørerne havde ikke haft lejlighed til at gennemgå den sædvanlige grundige træning, og uheld skulle selvfølgelig også indtræffe i de tyske vognes første løb efter krigen — ellers ville det næsten have været et brud på naturlovene. På 8. omgang tabte Fangio sikringsringen på venstre fordæk og måtte gå i depot for at få en ny monteret. På 30. omgang kom Kling ud for nøjagtig samme uheld, men i stedet for at gå i depot satte han tempoet ned, af hvilken grund han rykkede tilbage til 6. pladsen.

Fangio kørte dagens hurtigste omgang på 2 minutter 2,2 sekunder, medens Lang kørte på 2 minutter 2,5 sekunder.



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOFTEGADE 100 · TAGA 48/58

Resultaterne blev:

1. Gonzales (Ferrari) 1.35.18,9
2. Lang (Mercedes-Benz) 1.35.35,9
3. Fangio (Mercedes-Benz) .. 1.36.10,4
4. Galvez (Ferrari)

I det andet løb »Premio Eva Peron« besatte Mercedes ligeledes anden- og tredjeplads, medens vi endnu ikke ved redaktionens slutning har været i stand til at konstatere vinderens navn eller andre enkeltheder om løbet.

Mange af de motorsportsinteresserede,

der med spænding venter på resultaterne fra Argentina, havde sikkert ventet en overlegen Mercedes-sejr. Det skal dertil bemærkes, at de store 3-liter vogne på den pågældende bane ikke havde chance for at udnytte deres 480 hk, idet den 3,5 km lange bane kun havde en langside på 1041 m, der tilmed blev brudt af en bugtning, der krævede en betydelig nedsættelse af hastigheden. Man kan derfor fastslå, at de nu gældende formler giver de lettere vogne bedre chancer på de korte og vanskeligere baner.

INTERNATIONAL MOTORCYKLEUDSTILLING I FORUM

I dagene fra 6. til 16. april vil der i Forum blive afholdt en international motorcykleudstilling, på hvilken man vil få lejlighed til at se ikke mindre end 57 mærker repræsenteret. Endvidere vil der blive vist 12 forskellige »knallerter«.

Selvom købs- og salgsmulighederne for motorcyklerne er de dårligst tænkelige, så længe den gældende fordelingsordning er i kraft, vil der være god grund til at besøge udstillingen og orientere sig om den udvikling, motorindustrien har undergået i de sidste år således, at man kan danne sig et skøn over de maskiner, der kan komme i betragtning, den dag valget og salget atter bliver frit.

I anledning af udstillingen har SMJ udarbejdet et meget omfattende udstillingsnummer, der vil være den bedste vejleder under et besøg i Forum. Vi har udarbejdet meget omfattende specifikationer over

hver enkelt model, der vises, og i forbindelse med flere instruktive artikler vil disse specifikationer med fotografier gøre SMJ's aprilnummer til en yderst værdifuld håndbog for alle motorcykleinteresserede — nybegyndere, uerfarne som erfarne. Aprilnummeret udkommer derfor den 6. april i stedet for den sædvanlige udgivelsesdato (den 15.). Trods det store sideantal vil løssalgsprisen være den sædvanlige, kr. 1,25.

HUSK!

S. M. J.'s APRIL-NUMMER

udkommer den

6. april



**FINDES DER EN BEDRE
LETVÆGTER?**

Spørg en af de mange JAWA-kørere

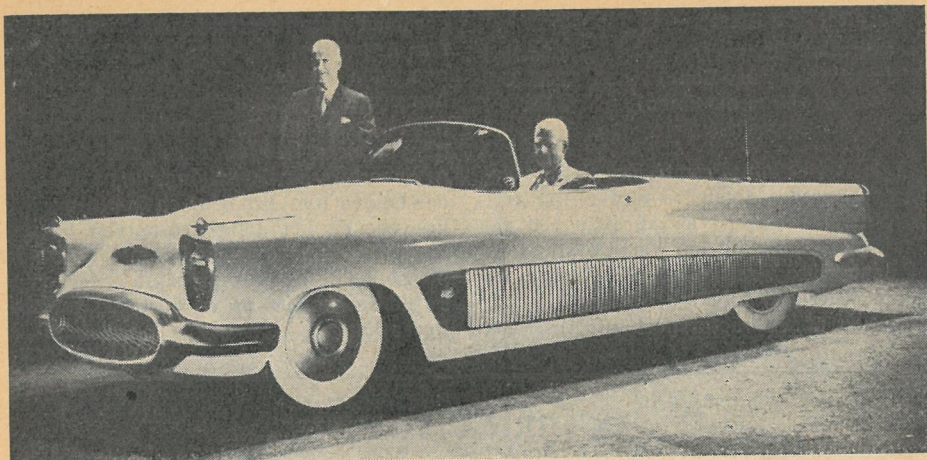
ERIK ORTH, KØBENHAVN Ø

Lyngbyvej 36, Central 12 375



SAMLEFABRIK

Sejrogade 2-4, Kbh. Ø



Vognen over disse linier er en Buick XP-300 „Dream“ convertible med en 300 hk V 8 motor med kompressor. Denne eksperimentvogn, der kan køre 240 km/t, er forsynet med dobbelte forhjulsbremser, og et aluminiumskaroseri holder vægten nede på 1440 kg. Der er to tanke, en til benzin og en til alkohol. Motoren alene vejer kun 225 kg og yder som sagt 300 hk, medens en standardmotor vejer 337 kg og yder 152 hk. Til venstre ses vicepræsidenten for Buick, L. Wiles, og ved rattet sidder konstruktøren Charles A. Chayne.



Hr. red.!

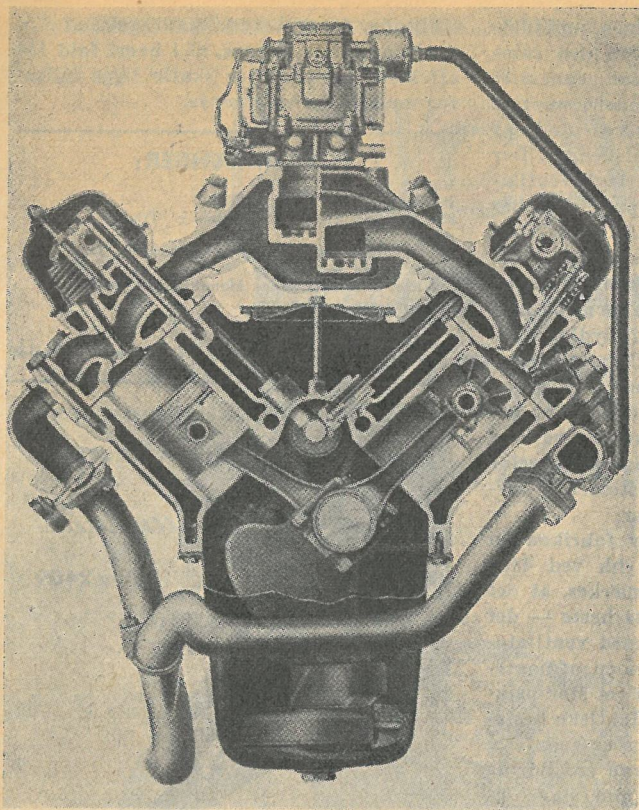
Vi har hørt noget om, at der skal være motorcykleudstilling i Forum, og i den anledning har vi her i klubben besluttet at foretage en fællesrejse til hovedstaden. Sig mig forresten, hvorfor skal den slags udstillinger altid afholdes i København? Hvorfor ikke i Korsør eller Nyborg? Nå, der kan selvfølgelig siges både for og imod. Som sagt, vi har besluttet at foretage en fællesrejse til Forum, og for en gangs skyld har der været fuld enighed om et projekt i klubben, idet alle gav deres tilslutning. Men selvfølgelig kunne de nærmere detaljer og udformningen af rejseplanen ikke gå stille af. Nogle foreslog, at vi skulle begive os til fastlandet for derefter at køre i bus resten af vejen, medens andre var af den mening, at når vor geografiske beliggenhed alligevel betingede, at vi skulle sejle, så kunne vi lige så godt sejle hele vejen. Der var ikke megen stemning for sidstnævnte forslag, for, som Khoefod meget rigtigt bemærkede, vi ser

så meget vand til daglig, at man kan få kvalme af det. Så var der imidlertid et lyst hoved, der kom med den tanke, at en så stor sejlstur måtte kunne retfærdiggøre indkøb af ufortødet spiritus og cigaretter på almindelig udførsel. Denne idé vakte naturligvis jubel, men også en del skepsis for projektets gennemførelse. Vi har imidlertid ført alenlange skrivelser med alle mulige departementer o. s. v., men stadig uden resultat. Foreløbig er vi enige om, at få vi toldfri varer, så sejler vi, ellers kører vi.

Adskillige af medlemmerne har ytret ønske om at få lov til at køre på de udstillede maskiner, tror De, at De kunne være os behjælpelig med en sådan tilladelse. Vi skal selvfølgelig nok tage det hensyn ikke at køre på alle maskinerne på een gang, da de andre publikummer så ikke fik noget at se på i den tid. Af hensyn til forskellige vanskelige temperamenter blandt bestyrelsesmedlemmerne forespørger formanden, om det kunne lade sig gøre, at restaurationen bliver lukket i den tid, klubben aflægger besøg — sådan nærmest som en forebyggende foranstaltning.

Deres ærbødige

Ljusholmer,
(Fyrmester).



*Studebaker
præsenterer
ny Champion
V-8 motor*

Fremkomsten af en ny amerikansk personvognsmotor sker ikke så tit, at man er tilbøjelig til at forbigå fænomenet i stilhed. Dels bekvemmer de amerikanske fabrikker sig kun til at indføre nykonstruktioner, når det skønnes påtrængende nødvendigt, og dels må man i sådanne tilfælde vente, at amerikanerne — i hvert fald når det drejer sig om nye motorkonstruktioner — vil skele til den gældende europæiske praksis, der i de senere år har kunnet opvise så mange fremragende resultater.

Den nyeste amerikanske motorkonstruktion indenfor personvognenes område er den her viste topventilede V-8 Studebaker motor, som leveres til indbygning i de nye Champion modeller, og som på væsentlige punkter afviger fra fabrikens normale praksis. Hensigten med at fremstille motoren som en V-8 har dels været ønsket om en forøget hestekraft uden forøgelse i motorens ydre dimensioner, og dels ønsket om at få denne forøgede hestekraft trans-

mitteret gennem en kortere og derfor stivere krumtapaksel. Denne, der er smedet i varmebehandlet specialstål, er fuldstændig afbalanceret — både statisk og dynamisk — og den er endda — hvilket er usædvanligt ved en V-8 motor — forsynet med en svingningsdæmper af gummitype, som dæmper de tilbageværende torsions-svingninger ved krumtapakslens forreste ende. Alle motorens lejer er af den moderne ståltype med et meget tyndt lag af hvidmetal, og stemplerne, der er forsynet med en T-udskæring i letmetalskørtet, er monteret i cylindrene med et meget lille spillerum, som sikrer lydløs gang selv af den kolde motor.

Der er to topventiler pr. cylinder, og de er skråtstillede ind mod motorens midterplan således, at styringen af samtlige ventiler kan ske fra en og samme knastaksel i bunden af V'et mellem de to cylinderblokke. Der er fem hovedlejer, der alle tryksmøres fra pumpen i bunden af sumpen; olien tages her ind gennem et

flydende filter, som svømmer umiddelbart under olieoverfladen. Fra den samme pumpe smøres vippearmerne gennem et oliegalteri i topstykkerne, medens smørningen af cylindervæggene sker ved hjælp af oliedyser på de enkelte plejstænger. Der er anordnet en positiv overtryksventilation af krumtaphuset, vandpumpen løber i to kuglelejer, som er fuldstændig indkapslet, og som aldrig skal smøres i løbet af vognens levetid, og ventilatoren har en ny — ejendommeligt vredet form på bladene — med en påstået særlig lydløs virkning. Kileremmen, der trækker ventilatoren, dynamoen og vandpumpen er af en ny, særlig smal udførelse, og den er armeret med nylon, hvilket skulle give lang levetid og modstandsdygtighed overfor varme og fugtighed. Kølesystemet er forsynet med termostatreulator.

For denne motor opgiver fabriken en effektiv hestekraft på 120 hk ved 4000 omdr./min., hvortil må bemærkes, at det drejer sig om »amerikanske« heste — det vil sige, at målingen sker med ventilatoren, vandpumpen og dynamoen afmonteret. Vi står altså overfor en ret stor usikkerhed med hensyn til den faktiske hestekraft for motoren, når den er monteret i vognen. Motordimensionerne er: Boring 85,72 mm, slaglængde 82,55 mm, slagvolumen 3812 ccm. Man bemærker, at slaglængden er mindre end boringen, hvilket betyder, at stempelhastigheden ved et motoromdrejningstal på 4000 omdr./min. andrager 10,99 m/sek. Kompressionsforholdet er 7,0:1, men til trods herfor vil det være muligt at drive motoren bankningsfrit med 68—70 oktan benzin, idet forbrændingskammerets form — ikke mindst på grund af de skrånede topventiler — giver en hurtig gennembrænding af blandingen og derfor kun ringe chance for sen forbrænding i rummets yderhjørner.

Det synes som om, at der her er fremkommet en motortype, der er vel egnet til yderligere tuning, idet såvel lejedimensioner som smøresystemets indretning taler for et overskud af henholdsvis bæreevne og effektivitet, og som derfor — også i kraft af sit slagvolumen — vil være egnet til at anvendes i en nordisk specialracer. På grund af motorens lave, normale stempelhastighed skulle der heller ikke — hvis man vil gøre sig den ulejlighed at fremstille en særlig knastaksel — være noget

til hinder for en betydelig forøgelse af omdrejningstallet således, at i hvert fald 150 effektive hestekræfter skulle ligge indenfor mulighedernes grænse.

LØBSKALENDER:

Marts:

- 18. Fyens Motor Sport — Trial
- 22. Nordvestsjællands Motorklub — Trial

April:

- 8. Motorklubben København og Omegn — Trial
- 15. Gladsaxe — Baneløb
- Kjellerup og Omegns Motorklub — Baneløb
- 22. Gladsaxe — Baneløb
- Kolding Motor Klub — Baneløb
- Aarhus Motor Klub — Bakkeløb
- Automobil Sports Klubben, København — Bakkeløb



Selvfølgelig er det vigtigt,

at De får den bedste maskine, De kan opdrive, men det er lige så betydningsfuldt, at den bliver leveret gennem et firma, der er indstillet på service, hjælp og vejledning. Når De vælger en PUCH, får De den bedste maskine, og når Rasmussen & Co. er Deres leverandør, er De sikker på god service.

RASMUSSEN & CO.

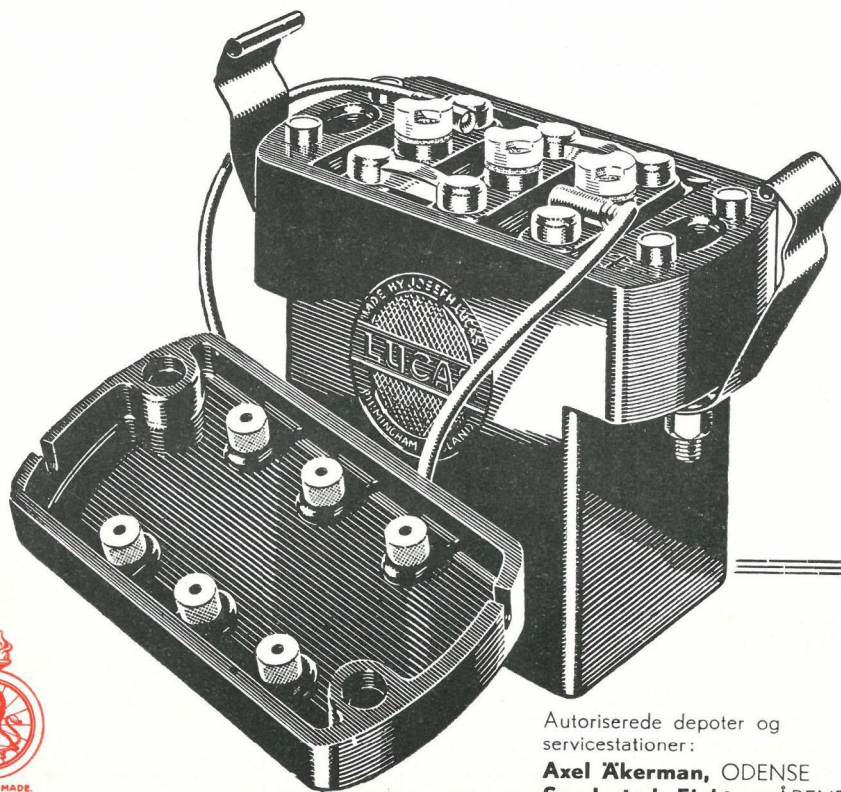
WESTEND 15

EVA 953

LUCAS

MOTORCYKLE BATTERIER

ET KVALITETSPRODUKT



Autoriserede depoter og
servicestationer:

Axel Åkerman, ODENSE
Sønderjysk Elektro, ÅBENRÅ
A/S Aarhus Ladestation, ÅRHUS

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER . NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K

*Fuldkommen
sikker Natkørsel*

med

NOTEK



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

WICHMANDSGADE 11 ODENSE